

REVISTA CRÍTICA DE DERECHO INMOBILIARIO

DEDICADA, EN GENERAL, AL ESTUDIO DEL ORDENAMIENTO CIVIL Y ESPECIALMENTE AL RÉGIMEN HIPOTECARIO

Año IX

Marzo de 1933

Núm. 99

LA HIPOTECA NAVAL

(Estudio de Derecho sustantivo.)

I

Considerables dificultades surgen ante mí al emprender el desarrollo de la materia objeto y título de esta tentativa. La diversa regulación de las legislaciones, los conceptos genéricos numerosísimos que es preciso manejar acertadamente para conseguir resultados apetecibles, la vigorosa cultura jurídicoprivada que se precisa para obtener algún fruto compensador del esfuerzo son razones que estimo suficientes para disculpar los defectos y divagaciones que en estas líneas se encuentren. Sirva la buena voluntad con que emprendo la tarea de velo tenue que esfume los numerosos errores, para que éstos no agobien y empañen los escasos aciertos que se encuentren dispersos en el curso de la exposición, y así el conjunto pueda adquirir ese gris indefinido que hace que las cosas dejen de pertenecer a la categoría de las enteramente oscuras, de las plenamente rechazables.

Se advertirá que no nos ocupamos para nada del derecho formal de la hipoteca naval, y esto porque entendemos que dicha materia y los problemas con ella conexiónados salen fuera del campo a que previamente hemos circunscrito nuestro trabajo. Sólo del derecho sustantivo de la hipoteca naval nos ocuparemos.

Y después de estas líneas entremos en el primero de los apartados en que hemos dividido la materia que vamos a tratar.

EL BUQUE : SU CONCEPTO LEGAL Y NATURALEZA JURÍDICA

Siendo el buque la base sobre que se asienta todo lo que a hipoteca naval se refiere, y matizando el buque con caracteres de espe-

cialidad la naturaleza y ordenación que el Derecho común hace de la hipoteca, justo es que a aquél dediquemos nuestra atención en unas primeras líneas. Comenzaremos tratando del concepto del buque, para pasar después a ocuparnos de su naturaleza jurídica.

En el Código de comercio español no aparece el concepto legal del buque; pero en cambio éste se define de una manera expresa en el artículo 148 del Reglamento del Registro Mercantil de 20 de Septiembre de 1919, que dice así: «Se reputarán buques, para los efectos del Código de comercio y de este Reglamento, no sólo las embarcaciones destinadas a navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquiera otro aparato flotante destinado a servicios de la industria o del comercio marítimo.»

De esto se deduce que en la legislación española no se requiere, para calificar al buque como tal, la serie de condiciones que en los conceptos, tanto vulgar como técnico, son necesarias; basta, por el contrario, con que se trate de un «aparato flotante» y que esté destinado a los servicios de la industria o del comercio marítimo.

Síguese, además, en nuestra legislación, para determinar el concepto de buque, un criterio finalista de destinación al comercio o a la industria, unido a la condición mínima de flotabilidad del aparato.

El buque no es una cosa simple; es una cosa compuesta y formada por la agrupación de múltiples cosas simples que, al perder su individualidad propia, contribuyen al nacimiento de una individualidad nueva: la nave.

El buque es asimismo un bien: tiene una entidad económica peculiar, tiene un valor efectivo y es un elemento importante del patrimonio de su propietario. Y es por naturaleza un bien mueble. En efecto: puede trasladarse de un lugar a otro sin que se altere su naturaleza (nota ésta esencial de los bienes muebles); es más: esa movilidad, unida a las posibilidades de transporte de mercancías y personas que tiene, es la que constituye su principal razón de ser. Esta cualidad de bien mueble se afirma en el artículo 585 del Código de comercio.

Pero a pesar de esa movilidad natural del buque, éste, debido a su valor, a su volumen, a la facilidad con que se le identifica, a su inmatriculación en el Registro, a su sujeción en el puerto de matrícula y a otra serie de cualidades que le son inherentes, se se-

para con frecuencia de la ordenación jurídica a que los bienes muebles se hallan sometidos, para entrar en la esfera de acción de las normas que son aplicables a los inmuebles. Este trato distinto de los muebles propiamente tales puede ya ponerse de relieve leyendo entre líneas el artículo 585 del Código de comercio; ya se encuentran en él alusiones a preceptos por los cuales se modifica la condición de bienes muebles que a los buques se atribuye. Por esto decimos que el buque es un bien mueble, pero mueble de naturaleza especial; y esto en el curso del presente trabajo lo comprobaremos.

Personalidad del buque.—Y es precisamente por esa serie de condiciones que en el buque se reúnen—tener una nacionalidad, un nombre, un domicilio (el puerto de matrícula), etc.—por lo que se ha pensado repetidamente en conceder una cierta personalidad al buque. Y en diversas etapas históricas se ha llegado a una verdadera personificación del buque; así, en el *Livre del Consolat de Mar* se decía que el buque es el que contrata, el que paga a la tripulación y el que cobra los fletes devengados. Es más: en el mismo Código de comercio vigente en la actualidad en España subsiste aún algo de esto; así, el artículo 582 habla de «los derechos contra el buque». A igual conclusión puede llegarse por el examen del artículo 17 del citado Cuerpo legal; pero, sobre todo, en los artículos en que más claramente se advierte esa personificación del buque es en los 827 y 828 del Código de comercio.

Sin embargo, esto nos parece exagerado; estimamos que de una manera lógica, en la que no falte la naturalidad que a toda construcción teórica es necesaria para llegar a ser viable, no puede nunca llegarse a algo tan inverosímil como es el hacer de una cosa una persona.

En cambio, creemos que se puede llegar a conseguir el mismo resultado y la producción de idénticos efectos por caminos menos intrincados, menos retorcidos y que se ajustan más a las normas que organizan la vida jurídica normal de las instituciones de derecho común: es la estructuración del buque como patrimonio autónomo—objetivamente considerado—y la distinción entre fortuna de mar del naviero y su fortuna de tierra. El buque será el centro de la fortuna de mar, y ésta constituirá un patrimonio, de afectación al comercio marítimo, autónomo, que tendrá sus propias obligaciones y sus créditos propios. Y hablo aquí de obligaciones

y créditos en el sentido objetivo, pues considerados desde un punto de vista subjetivo, o, mejor, subjetivista, esos créditos y esas obligaciones radicarán en el titular de derechos, en el sujeto del patrimonio, sujeto que es el naviero y sólo él. Y así, sin llegar al extremo de atribuir personalidad al buque, conseguimos su aislamiento (hasta cierto punto), como entidad patrimonial, del resto de la fortuna del naviero.

Aceptada esta construcción, sería el buque mismo el que satisfaría, con la cualidad de patrimonio jurídico autónomo, las obligaciones que sobre el titular pesen. Y esto no es una mera elucubración, pues en definitiva es lo que en nuestra legislación—como en casi todas—se consagra, al aceptar el Código de comercio la limitación de la responsabilidad del naviero, por medio del abandono del buque a los acreedores.

Por eso vamos a dedicar nuestra atención a la antedicha distinción entre las fortunas de mar y de tierra del naviero, distinción que encuentra su organización más adecuada en el Derecho alemán, y a la que Cosack estructura de la manera más exacta.

FORTUNA DE MAR Y FORTUNA DE TIERRA.—EL BUQUE COMO PATRIMONIO DE AFECTACIÓN.—CONSTRUCCIÓN DE COSACK

Todos los sistemas legislativos que admiten una limitación de la responsabilidad del naviero, y en esto las leyes piensan unánimemente, no hacen sino llevar a cabo una afirmación de que fortuna de mar y fortuna de tierra son diferentes, ya que las obligaciones que pesen sobre la primera no podrán hacerse efectivas en la segunda, salvo el caso, poco probable, de que el naviero no impida con los medios que la ley pone a su alcance esa extensión.

El derecho de persecución—del que más adelante nos ocuparemos detenidamente—prueba la distinción de la fortuna de mar y de la fortuna de tierra, ya que, al autorizarse esa persecución, se prescinde del sujeto, del primero de estos patrimonios, patrimonio que se encuentra afecto a las obligaciones que sobre él pesan, sin que para nada influya la posición jurídica personal de su titular. Si no fueran distintas una y otra fortuna, no se explicaría que, por cambio de propiedad de la de mar, quedase libre, al

menos frente a la acción directa de los acreedores, el sujeto que contrajo por sí o por su representante o mandatario legal o convencional las obligaciones que dan origen a la acción. Si fueran una única fortuna quedarían obligados aquellos que contrajeron la obligación. Esto es también un argumento en pro del carácter real de la responsabilidad marítima especial, ya que la deuda, la obligación, si se prefiere, afecta al patrimonio de mar en cuestión, le sigue incluso cuando éste cambia de propietario.

El que las obligaciones de mar no afecten o pesen sobre la fortuna de tierra afirma más aún la distinción entre ambas fortunas. El carácter preferente y privilegiado de los créditos marítimos robustece también nuestra postura.

Mas no se encuentra ésta libre de objeciones. Así puede preguntarse: Siendo distintas fortuna de mar y fortuna de tierra, ¿cómo es que hay créditos de mar que pueden ejecutarse sobre la fortuna de tierra? Y el que créditos de esta naturaleza existen es cosa que no puede ponerse en duda; ahí tenemos el derecho de la tripulación al cobro de sus salarios y emolumentos, que no se limita a la fortuna de mar, y como este caso podrían citarse otros muchos. Y, por otra parte, también puede preguntarse: ¿Cómo es que, siendo la fortuna de mar patrimonio autónomo, se pueden ejecutar en ella los créditos terrestres, a pesar de que la idea de patrimonios diferentes lleva consigo la de créditos y obligaciones también distintos? Difícil es el vencimiento de estas dificultades, pero no imposible. Sucede que la diferenciación entre fortunas de mar y de tierra es objetiva por la cosa, por el capital, dedicado o no a un fin; pero siempre existe entre ellas una unidad subjetiva de titular de derechos. Fortuna de mar y fortuna de tierra son distintas, pero pertenecen a un mismo sujeto, y cuando sea éste el que se obliga, la barrera entre una y otra desaparece. Siempre que la responsabilidad se halle circunscrita a una masa de bienes claramente determinados *in especie*, puede ciertamente sostenerse que lo que se comprometió no fué la totalidad de bienes del contratante, sino que fueron sólo aquellos que determinaron previamente; y en los casos de créditos de mar que no son susceptibles de extenderse a la fortuna de tierra, puede afirmarse una predeterminación tácita, al someterse los contratantes a una ley que establece la limitación de responsabilidad a un cierto grupo de bienes. Y en cam-

bio, en aquellos otros casos en que la responsabilidad pasa de una a otra fortuna, sin solución de continuidad, quien se obligó fué la unidad subjetiva patrimonial, el titular—único—de ambas fortunas.

Aunque es ciertamente sutil esta argumentación, se comprende fácilmente. En las obligaciones a las que no sirve de barrera la diferenciación de fortuna de mar y fortuna de tierra, quien se obliga es el titular de una totalidad de bienes que constituyen la fortuna completa, íntegra del agente. En cambio, en aquellas obligaciones marítimas que no son extensibles al patrimonio terrestre del naviero, quien se obligó es el sujeto, el titular de un patrimonio de afectación, es decir, de una parte de un patrimonio total y personal, del que se diferencia por encontrarse dedicado a un fin especial: a la navegación comercial.

Estos bienes que constituyen el patrimonio de mar se desligan del patrimonio total para constituir un patrimonio autónomo, con autonomía que podemos llamar negativa, que puede encontrar su expresión fiel en estas palabras: lo que siendo propio de la fortuna de tierra, la perjudique, perjudica también a la fortuna de mar; pero lo que siendo propio de esta fortuna la perjudique, no puede perjudicar a la primera. Se arriesga una suma máxima a la navegación comercial; más de lo que se arriesgó no puede perderse. La idea del riesgo es la que naturalmente predomina en esta materia, juntamente con la de afectación. Y, en justa compensación a aquella autonomía negativa, o mejor, desventajosa, de la fortuna de mar—que es beneficiosa para el titular de ambas fortunas—, se da preferencia a los créditos marítimos sobre los terrestres, para que se satisfagan en la única fortuna en que la ejecución es posible.

Como anteriormente dejamos dicho, se ha sostenido y se sostiene por numerosos tratadistas que el navío es una cosa mueble, si bien de naturaleza especial; y la posición de los acreedores marítimos confirma esta solución. En efecto: en nada se asemeja el privilegio que los acreedores marítimos tienen sobre el buque a los que se puedan tener sobre las cosas muebles de naturaleza ordinaria; en éstas el deudor no posee la prenda, no la tiene en su poder; a diferencia de lo que ocurre con el buque, en los bienes muebles propiamente tales la prenda se halla en manos del acreedor. En Derecho marítimo, en cambio, la garantía del crédito, el buque, se halla en posesión del deudor. Tampoco los dere-

chos de prenda del acreedor marítimo se pierden por la transmisión del buque a otra persona, y esto es natural, pues otra cosa sería anular completamente sus derechos.

La estructuración de la fortuna de mar como patrimonio autónomo, por razones de afectación a un fin especial, como es la navegación comercial, la encontramos de sumo interés para resolver numerosos problemas que en Derecho marítimo se presentan. Y, creyendo que en la hipoteca naval interviene enormemente esta concepción, es por lo que hacemos este estudio detenidamente, como presupuesto necesario y previo para obviar inconvenientes y salvar dificultades.

Y encontramos perfectamente realizable esa estructuración, relacionándola con la construcción teórica de la herencia yacente. Los bienes relictos, hasta tanto que, por aceptación del heredero, pasan a formar parte de su patrimonio, están afectos al cumplimiento de obligaciones y pueden exigir la satisfacción de sus créditos; asimismo el buque. Este, como representación, como centro de la fortuna de mar, tiene derechos y tiene obligaciones que puede exigir y debe cumplir. Por este sistema se llega fácilmente a reconocer la actuación de un patrimonio de afectación, desligado completamente de su titular, sin necesidad de acudir a algo tan forzado como es el conceder personalidad al buque.

En el desarrollo de cada uno de los temas que trataremos se encontrarán constantes alusiones a esta autonomía de la fortuna de mar, y, a medida que las dificultades se presenten, trataremos de resolverlas con arreglo a estas ideas. Por eso no insistimos más en esta afirmación de la fortuna de mar y del buque como centro de esa fortuna, como patrimonio jurídicamente autónomo.

Solamente debemos advertir aquí que la fortuna de mar no es única; que existen tantas fortunas de mar como buques y que cada buque constituye una fortuna de mar; como dijo Cosack de manera insuperable en su *Tratado de Derecho comercial*: «Cada navio constituye el centro de una fortuna de mar particular; tantas fortunas de mar posee un naviero como navíos posee; el que tiene un crédito de mar contra una de esas fortunas de mar, posee, todo lo más, un crédito de tierra contra las otras fortunas de mar.»

Y esta realidad de hecho nos demuestra la autonomía del bu-

que como patrimonio independiente, separado, como patrimonio de afectación, según la doctrina alemana.

La autonomía patrimonial del buque encuentra una razón favorable a su realidad en la responsabilidad real del naviero por los créditos marítimos. La noción de la fortuna de mar como patrimonio autónomo soluciona además múltiples problemas que en nuestro sistema de limitación de la responsabilidad del naviero por abandono del buque se presentan. Todo lo relativo a fletes, indemnizaciones de seguros, accesorios y pertenencias, etc., así como lo que se refiere a las condiciones en que el abandono del buque se realiza, encuentra una solución rápida, ágil y limpia en la noción de la fortuna de mar como patrimonio. En efecto: patrimonio es la formulación algebricoeconómica de una persona. Toda su capacidad económica, tanto positiva como negativa, encuentra su puesto dentro de la idea de patrimonio. El patrimonio comprende no sólo los bienes presentes de hecho, sino también los potenciales (los derechos a actuar o pendientes de actuación) y aquellos otros bienes que puedan llegar a adquirirse. Y a su vez está afectado no sólo por las deudas y obligaciones presentes, sino por las que puedan contraerse en el futuro; en una palabra: patrimonio no es una noción fija, sino variable, sujeta a oscilaciones, a aumentos y disminuciones. Y en aquellos problemas a que anteriormente aludimos, sin acudir a la noción de patrimonio, la polémica es frecuente y compleja; en cambio, teniendo en cuenta esa noción, la discusión se hace imposible y la solución evidente. El patrimonio, se dice entonces, es susceptible de aumentar o disminuir; el buque y sus accesorios son un patrimonio; luego el buque y sus accesorios son susceptibles de experimentar aumentos o disminuciones de valor, sin que por eso pierdan sus cualidades peculiares, los caracteres que los especializan, individualizándoles, determinándolos. Este sencillo silogismo nos lleva de la mano a concluir que el buque se abandona tal y como en el momento de realizarse el abandono se encuentra, y que el flete que se abandona es del viaje en curso o el del último viaje realizado. Porque admitiendo que el buque y sus accesorios son patrimonios, en buena lógica, y una vez probado que los patrimonios son susceptibles de aumento o disminución, nadie se puede llamar a engaño por el hecho de que la fortuna de mar se haya visto disminuía en el

transcurso del lapso de tiempo que medió entre el nacimiento de la obligación y la ejecución del crédito que en la misma encontró su génesis. Lo contrario sería tan absurdo como el que el acreedor de una persona de gran solvencia se dijera engañado al no poder ejecutar su crédito por haber perdido aquella persona todos sus bienes en una operación desgraciada.

Y una vez vista la naturaleza íntima del patrimonio se explica perfectamente el que surjan patrimonios de afectación, dedicados a un fin, especializados y destinados a concentrar sobre ellos las resultancias jurídicas y económicas del ejercicio de una profesión; cosa que en definitiva es lo que sucede, si bien con una realización imperfecta y a veces ineficaz, en el Derecho marítimo, con los llamados patrimonios de mar.

¿Qué se requiere para que la fortuna de mar sea un verdadero y efectivo patrimonio de afectación, patrimonio autónomo? Ante todo, que sea una *universitas rerum*, no estimando necesario el considerarla como una *universitas juris*, según Laurin sostiene; que sea una verdadera individualidad. Se precisa asimismo que sólo le afecten los créditos que en el comercio marítimo nacieron y, al mismo tiempo, que estos créditos no afecten al patrimonio de tierra, o, mejor dicho, al patrimonio general del naviero.

Esto no se da exactamente, en realidad, pero tampoco puede considerarse como un despropósito, pues no está muy lejano de la solución que al problema dan la mayoría de las legislaciones vigentes.

Lo que de todo punto es inadmisibile y, al mismo tiempo, innecesario es la atribución al navío de una personalidad moral. Naturalmente que, al concederse esta personalidad al buque, se solucionan múltiples problemas; pero el buque no pasa de ser una cosa, y en tanto que se pueda llegar a las soluciones sin necesidad de acudir a la ficción, creemos conveniente prescindir de ésta.

Sin embargo, ha habido épocas en que se ha hablado insistentemente de la personalidad del buque, y aun en la actualidad algunos tratadistas consideran interesante este problema; nosotros entendemos que no se puede atribuir personalidad a la nave sin violentar extraordinariamente su misma naturaleza; por más que la nave tenga un nombre, una nacionalidad, se halle inscrita en un registro público y tenga créditos y obligaciones propias, no

deja de ser una cosa, un objeto patrimonial adscrito a una persona. Y, además, pudiendo con la noción de patrimonio autónomo solucionar felizmente los problemas que surgen, ¿a qué considerar a la nave como un ente colectivo en sí, como una personalidad o entidad jurídica propia y jurídicamente capaz, cuando es evidente que la realidad es otra?

En técnica jurídica puramente teórica aún cabe el planteamiento y la discusión de si la nave tiene o no personalidad jurídica; pero en nuestra legislación positiva, que es, en definitiva, adonde hay que acudir y que, en última instancia, es lo que real y efectivamente nos interesa, la discusión es insostenible, ya que nos encontramos con que tanto en el Código de comercio como en el Reglamento del Registro mercantil y en las leyes especiales dedicadas a regular esta materia, siempre se habla de la nave considerando como objeto patrimonial, como cosa que integra el patrimonio o, al menos, es una parte cuantitativa del patrimonio de una persona física (o jurídica), que es la propietaria del buque mismo.

Hablándose, como se habla en nuestras leyes, de la adquisición y transmisión de la propiedad del navío, de la venta judicial del mismo, de la afectación del buque a ciertas responsabilidades, etcétera, ¿cómo puede decirse que el buque goza de una personalidad análoga a la de las personas físicas? Y por si todo esto fuera poco, aun nos encontramos con el artículo 585 del Código de comercio, que no deja lugar a dudas y corta toda polémica, cuando dice: «Para todos los efectos del derecho sobre los que no se hiciere modificación o restricción por los preceptos de este Código, seguirán los buques su condición de *bienes muebles*.»

Resumiendo podemos decir que la fortuna de mar y la fortuna de tierra son distintas; que la fortuna de mar se constituye por el buque con sus fletes y accesorios; y que no creemos ni útil ni necesaria la concesión o atribución al buque de personalidad moral, entendiendo que éste no pasa de ser una *universitas rerum*, y estimando, por el contrario, que la estructuración de la fortuna de mar, como patrimonio autónomo, es la solución más acorde con la diferenciación que todas las legislaciones actuales hacen de las fortunas de mar y tierra del naviero; razón ésta que, agregada a que se concibe mejor la pluralidad de patrimonios autónomos

que la coexistencia de varias fortunas de mar, nos inclina decididamente a la primera de estas ideas.

DIFICULTADES QUE SURGEN PARA LA CONSTRUCCIÓN TÉCNICA DE LA HIPOTECA NAVAL

La que primero aparece, al situarnos frente a la hipoteca naval, es la condición de bien mueble que la nave tiene, condición que hace imposible—a primera vista—la constitución de hipoteca sobre la misma desde el momento que es norma aceptada por todas las legislaciones el que la hipoteca, para poder constituirse, requiere un inmueble como garantía; ningún país acepta la constitución de hipotecas sobre muebles, por la sencilla razón de que serían ilusorias. Ahora bien: como ya dijimos al comienzo de la exposición, el buque es un mueble; pero un mueble *sui generis* y no un mueble ordinario; y esto, por la serie de circunstancias que en la nave concurren, da ocasión a que existan normas especiales que las diferencian de los muebles propiamente tales al atribuirles en muchas ocasiones tratamiento jurídico de inmuebles.

El inconveniente de que la nave sea físicamente, materialmente, un mueble se salva con facilidad, ya que legalmente, por tratamiento jurídico, se considera en numerosas ocasiones como inmueble. Y sólo es añadir una más a esas ocasiones el permitir la hipoteca de la nave.

Por otra parte, los inconvenientes que hacen imposible la hipoteca sobre muebles, cuando de la nave se trata, no se presentan o, al menos, se presentan muy aminorados en su influencia, casi inexistentes. En efecto: la nave tiene un nombre, un domicilio y una nacionalidad que la hacen identificable fácilmente; condiciones que en los muebles no existen; la nave se encuentra inscrita en un registro público; por los registros de los puertos y de itinerarios se puede saber en cualquier momento su situación; y todo esto hace que se reúnan en ella una serie de condiciones de seguridad para el acreedor—condiciones que en los muebles no se presentan—que hacen posible la constitución de hipotecas sobre la nave.

En una palabra: en las actuales circunstancias, a las que fa-

vorecen la rapidez de los medios de comunicación y la cooperación internacional, no puede ocultarse, hacerse desaparecer, frente al acreedor hipotecario, una nave. Y esto zanja definitivamente las dificultades que en este respecto pudieran surgir.

Por algunos autores se aduce la fragilidad de la nave como una dificultad más para la constitución de la hipoteca naval: una tempestad puede destruir al buque, anulando así la garantía del préstamo hipotecario. Pero este inconveniente se salva con facilidad, ya que esa posibilidad de destrucción total del buque es bastante improbable; no es tan frágil un navío como para que nos lleve al extremo de no poderlo considerar como una garantía de un crédito o para un crédito hipotecario. También las fincas—más las urbanas que las rústicas—están sometidas a leyes naturales que pueden destruirlas y a contingencias innumerables que pueden hacerlas disminuir de valor, y, sin embargo, no se piensa en que esas circunstancias sean inconvenientes de la consideración necesaria para impedir o dificultar la constitución de hipotecas sobre las mismas. Además, si la fragilidad de la nave fuese tan grande que impidiese la hipoteca, impediría igualmente otra serie de contratos que a base del buque, de su seguridad, se realizan, como son los de fletamento, seguro, etc., y, sobre todo el de pasaje, y, sin embargo, nadie ha pensado en semejante cosa. Finalmente, encontrándose el seguro marítimo tan extendido como en la actualidad se halla, mediante él se salva definitivamente la objeción, pues la indemnización de seguro sustituye al buque en caso de pérdida, y el acreedor hipotecario ve plenamente garantido su derecho, aun en caso de naufragio o de otro accidente cualquiera que produzca la pérdida del buque. Y si en el caso, poco probable, de pérdida de un buque no asegurado el acreedor hipotecario se encontrase sin garantía real, nos hallaríamos ante una contingencia resultante del riesgo del contrato, riesgo que influirá en las condiciones en que éste se pacte, pero que no debe tener una mayor trascendencia. Cada contratante conoce—o debe conocer—a lo que se expone: y si contrató una hipoteca naval, solo él debe sufrir las consecuencias que de la pérdida del buque se derivan.

Existe un último y más considerable obstáculo: los créditos privilegiados sobre el buque, que, siendo numerosos y algunas ve-

ces desconocidos, por no requerir publicidad de ningún género, se hallan protegidos por la Ley; y ésta, al darles preferencia sobre la hipoteca naval, puede causar perjuicios, en algunas ocasiones de gran consideración, al acreedor hipotecario. Este inconveniente, que ya se tuvo en cuenta en la Conferencia de Hamburgo de 1858, es quizá el único verdaderamente real y peligroso que existe de todos los mencionados por los tratadistas; más adelante, debido a su importancia, nos ocuparemos de él con la extensión que merece.

Y, finalmente, en la misma Conferencia de Hamburgo de 1858 se dijo que la hipoteca naval conduciría a la adquisición sucesiva de muchas naves, sin que el adquirente tenga fondos para pagar apenas una sola. Pero es que el fin de la hipoteca naval, más que adquirir nuevos buques, suele ser el sufragar gastos de la navegación o terminar la construcción de un buque ya comenzado, con lo que la hipótesis anterior no es la que más frecuentemente se presenta. Y aun en caso de presentarse, lejos de ser perjudicial, como de la dicción de la Conferencia antes referida parece desprenderse, es beneficiosa, pues favorece el desarrollo de la propiedad naval, y consiguientemente el del comercio marítimo. Y el rechazar una institución hipotecaria porque al fomentar el crédito haga aumentar el juego de las instituciones económicas, es una incongruencia. Precisamente, si por algo se ha atabado con más ardor el sistema hipotecario alemán, ha sido por las grandes facilidades que proporciona para conseguir dinero con garantía hipotecaria, lo que trae como consecuencia el que se emprendan grandes obras de urbanización y de construcción de edificios por gentes que tenían poco capital; en una palabra: por fomentar el desarrollo del crédito y la utilización del mismo crédito en obras que siempre son reproductivas. Y no es cosa de que por esa misma razón se vaya a censurar a la hipoteca naval.

LA HIPOTECA NAVAL Y SUS SUSTITUTIVOS

La Marina mercante tiene necesidad, como cualquier otro ramo de la actividad mercantil, de capitales; hacer fácil y seguro el crédito a la industria naval es uno de los fines que el legislador puede

y debe proponerse conseguir, ya que en esta materia es el de mayor interés, o, cuando menos, el más vital. Y, cuando el crédito personal no es suficiente para cubrir las necesidades de la navegación, hay que acudir necesariamente al crédito real, que, al ofrecer una garantía efectiva al acreedor, hace que éste dé una mayor extensión a su crédito.

Ya situados en este lugar, nos encontramos con que, aparte de la hipoteca, dos han sido los medios principales que se han intentado poner en práctica para conseguir esa facilidad en la extensión de los créditos: el préstamo a la gruesa y la prenda (del buque se entiende). Estudiemos separadamente sus condiciones, sus ventajas y sus inconvenientes, y veremos cómo los dos son menos favorables para el desarrollo del crédito marítimo, para la ampliación del mismo y para las condiciones en que éste ha de concederse, respecto del naviero, que la hipoteca naval.

El préstamo a la gruesa, en los casos comunes de necesidad de créditos (con interés no elevado y con plazo extenso para la devolución) es en absoluto inconveniente. Teniendo que tomarse esta clase de préstamo siempre en condiciones perentorias y extraordinarias, exige intereses elevados y, además, el plazo de devolución de la suma prestada es de corta duración.

ANTONIO BOUTHELIER ESPASA,

Abogado.

(Continuará.)