

# Importancia de la ley de 12 de Enero de 1932 y repercusiones que debe tener en el sistema hipotecario naval

Parece haber pasado casi desapercibida la ley votada en Cortes en 12 de Enero de este año y publicada en la *Gaceta* del día 20 de dicho mes, referente a la creación de la Subsecretaría de la Marina civil, ley que encierra enorme importancia y cuya trascendencia se comprende con solo estudiar su articulado, ya que no se trata sólo de la creación de un organismo burocrático más, sino que trata de coordinar los distintos organismos hasta ahora dispersos para darles unidad de acción, unidad de que tanto precisaban para poder desarrollar esa obra de que hoy carecemos y que se denomina «Sistema hipotecario naval». Digo que carecemos, porque si por sistema ha de entenderse el conjunto ordenado de principios, en España hasta ahora no tenemos más que un fárrago enorme de legislación, dispersa toda ella y obediente de un lado a la subordinación constante en que ha estado viviendo nuestra vida marítima de la Marina militar, y de otro, a la falta de un organismo que unificara toda esa variedad legislativa.

Es preciso reconocer que en nuestro país, en general, no han sido estudiadas las cuestiones jurídicas que la vida del mar plantea, pues, salvo las obras de Estasén, Gay de Montellá y Mala-garriga, que en sus respectivas obras, dedicadas al Derecho mercantil en general, estudian con algún detenimiento el Derecho marítimo, puede decirse que la única obra dedicada al estudio del

mismo es el Diccionario del Derecho Marítimo del general García Parreño.

Hemos roto nuestra tradición jurídica naval que encarnaba el documento legislativo marítimo de mayor importancia, o sea la compilación conocida por «Consulat de Mar», y que, según las investigaciones más modernas (1), se publicó en Barcelona en la segunda mitad del siglo XIV, tradición que continúa Alfonso X al dedicar en su Código de las Partidas, la tercera, al estudio del contrato de fletamento.

Fueron los Reyes Católicos los que, al conceder a la llamada Casa de Contratación de las Indias el derecho de dictar reglas y normas sobre el comercio marítimo con las Indias, hicieron dictar la Ordenanza de 21 de Noviembre de 1507 (2), según la cual se tenía que inscribir en los Registros, por orden de fechas, los préstamos que se concedieran para emprender las navegaciones.

Pero dejando estos antecedentes históricos, de sumo interés para poder comprender el puesto de vanguardia que hemos ocupado y que nos enseñan la importancia que en una nación esencialmente marítima como la nuestra deben tener los estudios dedicados a todas las cuestiones jurídicas que ésta nos tiene que plantear, y volviendo a lo que es objeto de nuestro estudio, creo necesario ir a un análisis de esta ley de 12 de Enero para poder ir sacando las consecuencias que de ella pueden deducirse.

En el artículo 1.<sup>º</sup> de dicha ley se dice: «Dependiente del Ministerio de Marina, pero con *absoluta separación* de los organismos, autoridades y funcionarios de la Marina militar, se crea una Subsecretaría de la Marina civil, en la cual se *centralizarán los diversos servicios* que afectan a la vida marítima nacional, con *excepción* de todo lo relativo a sanidad, aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos, que seguirán dependiendo de sus respectivos Ministerios.»

Son dignos de señalar en este artículo que acabo de exponer tres puntos: 1.<sup>º</sup> La absoluta separación que se establece entre la Marina civil y la Marina militar. 2.<sup>º</sup> La centralización de todos los servicios que afectan a la vida marítima nacional. 3.<sup>º</sup> La excepción.

(1) Salvioli: *El Consolato del mare*.

(2) Navarrete: *Colección de los viajes*.

ción que de esta centralización se hace con lo relativo a sanidad, aduanas y al proyecto, construcción y reparación de puertos.

Proponiéndome estudiar esta ley desde un punto de vista objetivo para poder obtener las conclusiones que indudablemente ha de tener en nuestro sistema hipotecario naval, es necesario observar el panorama actual de lo que constituye lo que sólo impropiamente se puede llamar ahora sistema hipotecario naval.

En la actualidad existe una dualidad de inscripciones para los buques. La primera inscripción es la que se efectúa en el Registro de buques de la Comandancia de Marina, y que constituye, en realidad, lo que en Francia se denomina: «Acte de francisation», y la segunda inscripción es la que se ha de practicar en el Registro mercantil; en realidad, esta dualidad de inscripciones, que a primera vista parece ilógica, tiene su explicación por la especial organización del Registro mercantil, ya que, estando éste a cargo de funcionarios sin los especiales conocimientos que la propiedad naval requiere, tiene que verificarse, primero, la clasificación de la especial navegación a que el buque se va a dedicar; claro que esta dualidad de inscripciones se traduce, en la práctica, en un entorpecimiento de la vida naval por las dilaciones y molestias que cada inscripción supone, pues hay que tener en cuenta la serie de trámites por que cada inscripción ha de pasar, ya que, para efectuar la primera, el propietario del buque ha de acreditar su condición de español con arreglo a lo que determina el artículo 145 del Reglamento de 13 de Junio de 1913, debiendo acreditar además la legítima adquisición del buque, y tiene, por último, que presentar el certificado de arqueo.

Para lograr la inscripción en el Registro mercantil tiene que presentar no sólo el certificado de matrícula de la Comandancia de Marina, como dispone el artículo 15 de la ley de Hipoteca naval, sino también el título de adquisición de la propiedad del buque, es decir, que, en realidad, vuelven casi a repetirse los requisitos de que tuvo necesidad de usar para inscribir el buque en la Comandancia de Marina, y todas estas dificultades no son más que la consecuencia obligada a que conduce la falta de un Registro naval con propia independencia.

La ley que estamos examinando obvia todos estos inconvenientes, pues aunque quizá sea prematuro juzgar de sus resultados,

cuando aun falta por desarrollar el articulado de la misma, que tiene que completarse en los diversos reglamentos que llevarán a la práctica los postulados que la ley establece, sin embargo, no puede por menos de estimarse acertado el espíritu que informa a la misma.

Esa separación que se establece entre la Marina civil y la Marina militar tiene que reportar inmensos beneficios, ya que la unión entre ambas fué la causa de muchos de los males que hasta ahora existían, pues por venirse entendiendo que la Marina civil debía estar subordinada a la militar se la trabó con una intrincada red que impedía a aquélla desarrollarse, y de la que es buena prueba lo que sucedía con la propiedad naval.

La nueva ley da al traste con todos estos obstáculos, ya que, al suprimir las Comandancias de Marina, creando en su lugar las Delegaciones marítimas con carácter completamente civil, da entrada en estas Delegaciones a todos los servicios referentes a la inscripción de buques, suprimiendo, por tanto, la dualidad que hasta ahora existe.

En artículos sucesivos iré desarrollando la forma en que, a mi juicio, se puede llegar a la sencillez y rapidez en la inscripción.

FERNANDO ESCARDÓ PEINADOR,

Del Cuerpo Jurídico de la Armada.