

La nueva regulación del Registro Mercantil

(Continuación.)

ANOTACIONES.

La posibilidad de las diversas anotaciones, así como las reglas que sobre ellas se establecen por la legislación hipotecaria, son aplicables íntegramente a los bienes de que ahora tratamos, no ya sólo por la norma de referencia a esa legislación que se contiene en este Reglamento del Registro Mercantil y a la que tanto nos hemos ido refiriendo al través de todo este artículo, sino porque así se da por supuesto por el Reglamento en bastantes de sus preceptos, quizá basándose en la aludida referencia, pudiendo señalarse como ejemplo el artículo 167, que en su párrafo final alude todas las anotaciones sin limitación alguna, ya que dice al efecto que «las anotaciones preventivas, cualquiera que sea su origen...», sin limitar en modo alguno el número de éstas, ni indicar, por ejemplo, que se refiere sólo a las anotaciones preventivas, contenidas en el título del Reglamento del Registro Mercantil en que él está contenido.

Esto no obstante, existen ciertas especialidades en esta materia que son precisamente las que nos interesan destacar y estudiar, omitiendo, por el contrario, el de las restantes; ya que siguiendo ese criterio de referencia estarán regidas por las normas

generales de la legislación hipotecaria y a ella nos remitimos para su estudio.

En el artículo 575 del Código de Comercio se le conceden a los copropietarios de un buque los derechos de tanteo y de retracto en el caso de enajenarse a un extraño cualquier participación en él, dándoseles para el ejercicio de esos derechos un plazo de nueve días contados desde el siguiente a la inscripción de la venta en el Registro y siempre que se cumpla el requisito de consignar en el acto el «precio» estipulado. El ejercicio de esos derechos puede originar una anotación, que en sí misma no tiene ninguna especialidad, ni requiere tampoco aclaración, pero ella nos plantea de nuevo la cuestión de una derogación no expresada de una norma del Código de Comercio por otra reglamentaria, si bien hay que reconocer el que esta postura estaba ya iniciada por el Reglamento anterior, al cual ha venido a sustituir el que comentamos.

Efectivamente, se establece por el artículo 157 del siguiente Reglamento:

«La anotación preventiva de la demanda de tanteo o retracto, entablada por los coparticipes del buque a que se refiere el artículo 575 del Código de Comercio, se extenderá en virtud de mandamiento judicial en que así se ordene, en el que se expresará que se ha hecho consignación del precio y de los demás gastos que deban abonar los retrayentes.»

Las diferencias entre su contenido y el del aludido artículo del Código no tienen en definitiva importancia, ya que, sea cualquiera la legislación o la doctrina que se aplique, es lo cierto que el retrayente tiene que abonar no sólo el precio de adquisición, sino también los gastos de la transmisión; pero esta diferencia sí existe, y mucho; en el orden procesal, como pasamos a ver.

Resulta que el artículo 575 del Código de Comercio sólo exige para el ejercicio del derecho de retracto la «consignación del precio» en el acto, sin que ello prejuzgue, como es lógico, cuáles deban ser los gastos que deberán abonarse con posterioridad, por tanto, la consignación, limitada solamente al precio, estará bien hecha y deberá ser admitida como ajustada a la Ley. Pero si se pretendiere anotar esa demanda, la anotación no podrá ya realizarse, pues no constará en ella el que la consignación haya

comprendido el importe del precio y el de «los demás gastos que deben abonar los retrayentes», como se exige por el artículo 157. del Reglamento. Cualquier comentario al respecto salta a la vista y confirma lo que antes dijimos sobre esta especialísima forma de derogación, que no aparece como tal, sino al tratar de aplicar coordinadamente ambos preceptos.

Existen también una serie de créditos típicos recaentes sobre estos bienes, los cuales dan lugar a una serie de anotaciones que fueron ya recogidas por la Ley de Hipoteca Naval y a las cuales se alude por el vigente Reglamento. Se dice por aquélla en su artículo 32:

«También tendrán preferencia sobre la hipoteca naval, siempre que se llenen las condiciones que se establecen en los artículos siguientes:

1.º Las cantidades tomadas a préstamo a la gruesa por el capitán del buque durante el último viaje.

2.º El importe de la avería gruesa que corresponda satisfacer al buque en el último viaje.

3.º Los créditos refaccionarios contraídos por el capitán también durante el último viaje.

4.º Los derechos o créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el Registro en virtud de mandamiento judicial, cuando queden reconocidos en sentencia ejecutoria, o en transacción otorgada o aprobada por todos los interesados».

Dejando aparte el contenido del último de esos números, por no apartarse del general para los de su clase en otros bienes y Registros, y advirtiendo previamente que los créditos refaccionarios a que se alude por el número 3.º no son los de carácter normal regidos por las normas generales, estudiaremos sólo el contenido de los tres primeros números, ya que en ellos se plantean bastantes cuestiones interesantes, de las cuales nos ocuparemos únicamente de las netamente registrales, por ser las comprendidas en nuestro estudio.

Se dice por el artículo 159 del Reglamento:

«La inscripción a que se refieren los artículos 32 al 35 de

la Ley de Hipoteca Naval, en garantía de los créditos preferentes por préstamos a la gruesa, avería gruesa y créditos refaccionarios, se efectuará en virtud de la anotación provisional practicada, conforme a dichos artículos, en la certificación que el Capitán debe llevar a bordo con arreglo al artículo 612 del Código de Comercio».

Así, vemos que la tipicidad de esta anotación no radica sólo en su contenido, sino incluso en el lugar en el que originalmente ha de ser extendida y en el plazo especial que para su traslado al Registro Mercantil se le concede por los artículos de la Ley a que se alude.

Estudiando el aspecto que de ellos nos interesa, podemos para ello limitarnos a transcribir el contenido de los párrafos 2.º, 3.º y 4.º del artículo 33 de la referida Ley de Hipoteca Naval, en los cuales, si bien se trata únicamente del préstamo a la gruesa, son aplicables igualmente a los otros dos supuestos, ya que los artículos 34 y 35, que se refieren respectivamente a la avería gruesa o al crédito refaccionario contraído por el Capitán durante el último viaje, hacen una remisión en este extremo a los aludidos párrafos, si bien solamente al 3.º y 4.º. Previamente y por constituir la base en que ellos están fundados, transcribiremos el artículo 583 del Código de Comercio, que nos facilitará la aplicación de aquéllos.

Se dice por dicho artículo 583:

«Si encontrándose en viaje necesitare el Capitán contraer alguna o algunas de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del artículo 580 (préstamos a los que nos venimos refiriendo), acudirá al Juez o Tribunal, si fuere en territorio español, y si no, al Cónsul de España, caso de haberlo, y, en su defecto, al Juez o Tribunal o autoridad local correspondiente, presentando la certificación de la hoja de inscripción de que se trata en el artículo 612 y los documentos que acrediten la obligación contraída.

El Juez o Tribunal, el Cónsul o Autoridad local en su caso, en vista del resultado del expediente instruido, harán en la certificación la anotación provisional de su resultado, para que se formalice en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula, o para ser admitido como legal y preferente obliga-

ción en el caso de venta antes de su regreso por haberse vendido el buque a causa de la declaración de incapacidad para navegar.

La omisión de esta formalidad impondrá al Capitán la responsabilidad personal de los créditos perjudicados por su causa».

Desarrollando esa idea, se añade por los párrafos 2.º, 3.º y 4.º del artículo 33 de la Ley de Hipoteca Naval:

«La anotación provisional que, con arreglo al último de los artículos citados (el 583 del Código de Comercio), ha de hacer el Juez o Tribunal, el Cónsul o Autoridad local, en la certificación de la hoja de inscripción para que el préstamo se inscriba en el Registro Mercantil dentro del plazo de las cuarenta y ocho horas en que el buque sea admitido a libre plática.

Si el puerto de regreso no pertenece al Registro Mercantil en que el buque está inscrito, se presentará, dentro del indicado plazo de cuarenta y ocho horas, al Juez o Autoridad local o de Marina, el cual hará constar la presentación del documento y mandará librar exhorto al punto de inscripción del buque.

Hecha la presentación dentro de ese plazo, la inscripción surtirá el efecto de conservar la preferencia que establece el artículo anterior; para todos los demás que la Ley atribuye a la inscripción, se considerará como fecha la del día en que se anotó provisionalmente la certificación de inscripción de propiedad del buque. Si se presentase después del indicado plazo, surtirá su efecto, pero sólo desde la fecha de la inscripción del Registro Mercantil».

En cuanto a todas las demás anotaciones posible en esta Sección del Registro Mercantil, nos remitimos para su estudio a lo que sobre cada una de ellas se indica por el Reglamento Hipotecario, con las alteraciones de rigor dada la distinta naturaleza de los bienes sobre los que recaen.

CANCELACIONES.

Dice el Reglamento, al referirse en el artículo 168 a los asientos de cancelación que se practiquen en la Sección de buques, que podrán ser totales o parciales; siendo a su vez las cancelaciones totales, bien de asiento o asientos determinados, o bien de la hoja

registral misma, a cuya cancelación denomina con un tecnicismo que evita toda confusión, cierre de la hoja registral. En su estudio expondremos, en primer lugar, las cancelaciones en sentido estricto, dejando para el final de esta pregunta lo referente al cierre de la hoja registral.

Cancelación en sentido estricto.

Como regla general debemos estimar la contenida en el artículo 167 del Reglamento, expresivo de que:

«Las inscripciones o anotaciones preventivas referentes a buques, no se cancelarán sino por escritura pública o documento auténtico en los cuales preste su consentimiento para la cancelación la persona a cuyo favor se hubiere extendido, o sus causahabientes o representantes legítimos, o en virtud de resolución judicial firme.

La cancelación total o parcial de la hipoteca naval constituida en garantía de títulos transmisibles por endoso, o al portador, se efectuará con arreglo a las disposiciones establecidas en la Ley Hipotecaria.

Las anotaciones preventivas, cualquiera que sea su origen, caducarán a los cuatro años de su fecha, salvo que tengan un plazo de menor duración. No obstante, a instancia de los interesados, o por mandato de las autoridades que las hubieren decretado, podrán prorrogarse por un plazo de cuatro años, siempre que la solicitud o mandamiento de prórroga se presente en el Registro antes de que caduque el asiento. Si se tratase de anotaciones judiciales, podrán prorrogarse hasta la terminación definitiva del procedimiento en que se hubieren acordado».

Completando esa doctrina sobre la caducidad, con la aplicable a determinadas inscripciones, se dice en cuanto a las hipotecas por el párrafo 3.º del artículo 172 del mismo Reglamento:

«Caducarán las inscripciones de hipoteca que en la fecha de entrada en vigor de este Reglamento (es de 14 de diciembre de 1956 y fué publicado en el *Boletín Oficial del Estado* de 7 de marzo de 1957) cuenten con más de veinte años de antigüedad a partir del día del vencimiento del crédito, sin haber sufrido mo-

dificación, si dentro del plazo de dos años, contados desde dicha entrada en vigor, no han sido novadas, interrumpida su prescripción o ejercitada la acción hipotecaria, y asimismo las que vayan cumpliendo en lo sucesivo los veinte años de antigüedad con las mismas condiciones y requisitos».

Y sin que deba olvidarse que por aplicación del artículo 355 del Reglamento Hipotecario, esta cancelación, por caducidad, se entenderá solicitada y deberá de llevarse a efecto, por el simple hecho de pedirse o una certificación de la hoja de inscripción del buque o la práctica de cualquier asiento referente al mismo.

Hay que aludir también al artículo 50 de la Ley de Hipoteca Naval en cuanto a las cancelaciones de las anotaciones de derecho litigioso, que, según él, procederán, bien cuando por resolución firme quedare desestimada o sin curso la demanda, o bien cuando se declare ejecutoriamente el derecho, en cuyos casos se cancelarán en el primero o se convertirán en inscripciones en el segundo las anotaciones de que se trate.

Como último precepto de carácter general hemos de recoger el contenido en el último apartado del artículo 168 del Reglamento, según el cual, «cuando la cancelación sea parcial se determinará la parte de crédito o responsabilidad satisfecha o que quede subsistente».

El resto de los preceptos que dedica el Reglamento a las cancelaciones tiene un carácter tan concreto, que podemos limitarnos a su transcripción sin necesidad de comentario alguno.

Conforme al artículo 169:

«En el caso de inscripción de venta judicial de un buque, a que se refiere el artículo 582 del Código de Comercio (sólo en su párrafo 1.º, ya que en el 2.º trata de la voluntaria), se cancelarán los gravámenes que al mismo afecten, bastando para ello la propia escritura de venta, en la cual se exprese la extinción de tales responsabilidades, y si hubo sobrante, que se consignó a disposición de los demás acreedores en un establecimiento oficial. Si los gravámenes fueren hipotecarios, se estará a lo dispuesto en la Ley de Hipoteca Naval y en este Reglamento».

Mediante el artículo 170 desarrolla el Reglamento las cancela-

ciones que son procedentes en los casos de venta del buque en procedimiento extrajudicial, diciendo al efecto.

«Cuando la venta del buque se efectúe en procedimiento de ejecución hipotecaria extrajudicial y se otorgue la escritura de venta a un tercero en nombre del deudor, se cancelarán también los gravámenes inscritos posteriormente al crédito ejecutado, siempre que en el contrato o en la escritura conste que quedaron extinguidas tales responsabilidades y que se consignó el sobrante en un establecimiento oficial a disposición de los acreedores.

Procederá, asimismo, la cancelación cuando el buque se adjudique al acreedor en pago de su crédito en el procedimiento extrajudicial, siempre que en la escritura de adjudicación se hayan constar dichos extremos».

Finalmente, pasando a regular la venta voluntaria del buque, efectuada mientras éste se encuentre de viaje, y a la que se refiere el párrafo 2.º del artículo 582 del Código de Comercio, se dispone por el Reglamento en su artículo 171:

«En el caso de venta voluntaria de un buque estando en viaje, la cancelación de las inscripciones de los derechos de los acreedores no se efectuará hasta que transcurran los términos señalados en el artículo 582 del Código de Comercio (tres meses después del regreso, si no se inscribe la venta, o tres meses después de esa inscripción, siempre que hubiere regresado el buque al puerto de matrícula), justificándose el regreso del buque al puerto de matrícula mediante documentos auténticos».

Para una mayor facilidad en la aplicación de los artículos precedentes, es necesario exponer, siquiera sea someramente, las reglas de preferencia y prelación que pueden ser aplicadas al buque en los distintos supuestos en que éste puede encontrarse, que podemos sintetizar a tres:

En primer lugar, y conforme a la sentencia del Tribunal Supremo de 12 de noviembre de 1927, en todos los casos en que un buque se encuentre sin navegar y en estado de administración judicial habrá que ser estimado como cosa mueble sujeta a la prelación de créditos que se establece por el artículo 1.922 del Código Civil.

También con carácter casi excepcional hay que considerar el contenido del artículo 59 del texto refundido del libro I de la Ley de Contrato de trabajo aprobado por Decreto de 26 de enero de 1944. Conforme a dicho precepto:

«Los créditos por salarios o sueldos devengados por los trabajadores tendrán la cualidad de singularmente privilegiada, conforme a las siguientes reglas:

1.^a Gozarán de preferencia sobre todos los demás créditos respecto de los objetos por aquéllos elaborados, mientras permanezcan en poder del deudor y sobre los inmuebles a los que precisamente se incorpore su trabajo.

Cuando alguno de estos bienes inmuebles estuviese gravado con hipoteca inscrita en el Registro de la Propiedad, la mencionada preferencia solamente alcanzará al importe de los salarios de las dos últimas semanas y a los sueldos del último mes, quedando subsistente la prelación establecida en los números 1.º y 2.º del Código Civil.

2.^a Gozarán también de igual preferencia respecto de los bienes muebles o inmuebles incorporados a la empresa o explotación, salvo cuando se trate de créditos pignoratícios o hipotecarios sobre dichos bienes.

3.^a Cuando conste en el Registro de la Propiedad que se ha hecho uso del derecho de prelación sobre la hipoteca, no podrá reclamarse de nuevo aquel derecho de prelación sobre los mismos bienes hipotecados.

4.^a El acreedor hipotecario que hubiere satisfecho los salarios de dos semanas y el sueldo del último mes, a que se refiere la regla 1.^a, tendrá derecho a pedir la ampliación de la hipoteca por el importe de las cantidades satisfechas.

5.^a La parte de crédito que no se satisfaga en virtud de la regla 1.^a, gozará de la preferencia que, según su naturaleza, le reconozcan el Código Civil o el de Comercio, en los respectivos casos.

6.^a Las demandas sobre los créditos a que se refiere este artículo no podrán interponerse sino por el obrero, dependiente o empleado o sus herederos».

Posteriormente, y en virtud de la Ley de 17 de julio de 1958, reformadora del artículo 1924 del Código Civil y del 913 del Código de Comercio, se ha ampliado esa cuantía, pero como en ella no se decía nada respecto a la prelación establecida para los buques por el 580 de éste, así como por la Ley de Hipoteca Naval, la aludida reforma queda fuera de nuestro campo de estudio.

El segundo supuesto de los aludidos al principio se presentará cuando no existiendo entre los créditos ninguno de carácter hipotecario, haya de determinarse la preferencia entre ellos en el caso de venta judicial del buque. En este caso, y además de lo expuesto para los créditos laborales, rige la prelación establecida por el artículo 580 del Código de Comercio, que omitimos transcribir para evitar una desmesurada extensión de este capítulo, ya de por sí bastante extenso.

Finalmente, en el supuesto de que sobre el buque de que se trate recaiga alguna hipoteca, la preferencia, aparte de la de los créditos laborales antes dichos, que a veces será inferior a la que vamos a exponer y que por tanto regirá en su lugar, se rige por lo dispuesto en la Ley Hipotecaria Naval, que dice, al respecto, en su artículo 31:

«Tendrán preferencia sobre la hipoteca naval y sin necesidad de que consten inscritos ni anotados en el Registro Mercantil:

1.º Los impuestos o contribuciones a favor del Estado, de la Provincia o del Municipio que hayan devengado el buque en su último viaje o durante el año inmediatamente anterior.

2.º Los derechos de pilotaje, tonelaje y los demás y otros de puertos y los sueldos debidos al Capitán y tripulación, devengados aquellos derechos y estos sueldos en el último viaje del buque.

3.º El importe de los premios de seguro de la nave de los dos últimos años, y si el seguro fuere mutuo, por los dos últimos dividendos que se hubiesen repartido.

4.º Los créditos a que se refieren los números 7.º y 10 del artículo 580 del Código de Comercio».

Añadiendo a continuación el artículo 32 que:

«También tendrán preferencia sobre la hipoteca naval; siempre

que se llenen las condiciones que se establecen en los artículos siguientes:

1.º Las cantidades tomadas a préstamo a la gruesa por el Capitán del buque durante el último viaje.

2.º El importe de la avería gruesa que corresponda satisfacer al buque en el último viaje.

3.º Los créditos refaccionarios contraídos por el Capitán también durante el último viaje.

4.º Los derechos o créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el Registro en virtud de mandamiento judicial, cuando queden reconocidos en sentencia ejecutoria, o en transacción otorgada o aprobada por todos los interesados.

Cierre de la hoja registral.

Se dedica por el Reglamento a esta materia el artículo 176, que a su vez se recoge tres supuestos distintos. Se dice por ese precepto:

«Hecha constar en la matrícula de un buque su desaparición, destrucción o enajenación a un extranjero, el Comandante de Marina de la provincia lo participará de oficio al Registrador Mercantil, a fin de que éste extienda al final de la última inscripción una diligencia de cierre de la hoja del buque.

Extendida esta nota no se podrá hacer inscripción alguna relativa al buque».

La lectura de este precepto da una sensación de doctrina acabada, así como la de una coordinación entre el Registro, la realidad física y las Comandancias de Marina, que nos hace dudar de la calificación que realmente merece, o sea, la de constituir una acertada idea, cuyo desarrollo se ha efectuado de una manera insuficiente.

Iniciando el comentario con la última de esas causas, o sea, con la enajenación a un extranjero, casi podríamos aludir a aquel refrán de por qué no tocaban las campanas, ya que, como dijimos anteriormente, toda enajenación, y ésta más que ninguna, reque-

rirá una autorización, la cual será precisamente la iniciadora de toda la posterior actuación registral.

Aparte de ella hay que considerar que la misma enajenación de un buque a un extranjero ha sido tradicionalmente objeto de numerosas disposiciones más o menos limitativas. El Decreto de 22 de agosto de 1931, ratificado por Ley de 14 de octubre del mismo año, prohibió estas enajenaciones. La Orden de 26 de septiembre de 1931 dispuso que ese Decreto no se aplicaría a los buques que se construyesen en los astilleros nacionales por encargo de persona o entidad extranjera. La Ley de 2 de marzo de 1938, ratificando la primera de esas disposiciones, prohibió la venta o hipoteca de buques a los extranjeros, así como el abanderamiento en cualquier país extranjero, considerando nulas y sin ningún valor las ventas o hipotecas realizadas en contravención de ella. El Decreto de 26 de mayo de 1943 prevé ya en sus artículos 9.º y 12 el que los buques puedan ser enajenados a extranjeros, en los plazos y mediante las autorizaciones que en él se determina en relación con las primas que le hayan sido concedidas para su construcción, o cuando se trate de buques destinados al construirlos para su inmediata exportación. El Decreto de 26 de septiembre de 1944 regula la autorización para la exportación de buques inferiores a 500 toneladas. Y finalmente podemos decir que toda esta materia no es previsible el poderla actualizar por algún tiempo, casi nunca, ya que está casi siempre en continua modificación.

Pero todo ello ya se sabía al redactar el Reglamento, y, por tanto, su redacción debió ser más cauta y aludir a esas enajenaciones cuando fueren posibles con arreglo a las Leyes vigentes en el momento de que se trate; sin olvidar además el que con todas las Leyes reseñadas no quedaba agotada aún la cuestión, ya que el artículo 40 de la Ley de Hipoteca Naval prohibió a su vez la enajenación a un extranjero de los buques hipotecados, mientras esa enajenación no hubiese sido consentida por el acreedor o en tanto que no se consigne judicialmente el importe del crédito garantido, declarando en otro caso nula la enajenación e incurso al vendedor en una sanción penal. Cuya postura no debió ser tan desatinada, cuando ha sido vuelta a recoger y perfilar para otros bienes por la Ley de Hipoteca Mobiliaria.

Frente a todo ese cúmulo de normas, ¿a quién competirá la

salvaguardia de los derechos declarados por el Registro? No al que sería lógico, o sea, al encargado del mismo, sino a un extraño a él, al Comandante de Marina. Y, sin embargo, pese al oficio de este último funcionario, obraría en fraude de Ley el Registrador que extendiese la diligencia de cierre de la hoja en tanto que no constare en ella la cancelación de las hipotecas que en ese momento resultasen vigentes.

Pero el artículo que comentamos resulta aún más incomprensible en cuanto al punto a que nos venimos refiriendo si lo comparamos con otros del mismo Reglamento, cuya comparación no requerirá comentario ulterior, dada la evidencia que se desprende de sus mismos términos. Se dice por el artículo 155:

«Los propietarios de buques enajenados a un extranjero cuando el acto no esté prohibido en España (¡acertadísimas palabras!) y el buque haya de abanderarse en otro país, deberán presentar en el Registro Mercantil la escritura pública o documento auténtico en que conste la enajenación a fin de que se cierre la hoja correspondiente del buque. Los Notarios, Cónsules españoles, autoridades o funcionarios que hubieren autorizado dicha enajenación darán parte de la misma dentro del tercer día al Registrador Mercantil, el cual lo hará constar por nota marginal si hubiese espacio, o a continuación del último asiento, sin perjuicio de que cuando se presentare el mencionado título se extienda una diligencia de cierre haciendo relación de dicho título».

Pese a que como dijimos holgaba todo comentario, nos es casi imposible el pasar a estudiar otro punto sin manifestar el que entre un precepto general y otro concreto, ambos de un mismo cuerpo jurídico, debe prevalecer este último, o sea, el 155, ya que en él se prevé, además con una mayor precisión lógica, la posibilidad de que la venta del buque a un extranjero pueda o no originar el cierre de la hoja registral, ya que este último efecto sólo se producirá cuando dicha venta traiga consigo también su abanderamiento en otro país. Por todo lo cual hay que concluir desechando la aplicación en este punto del artículo 176 y atenernos a las normas más precisas y extensas del 155 del mismo Reglamento.

Casi análogas consideraciones ha de merecernos la destrucción, como originadora del cierre de la hoja del buque, en todos aque-

llos casos en que sobre el mismo pese algún gravamen inscrito. Que la destrucción fortuita y total ha de producir el cierre de la hoja registral es cosa evidente, aparte de que se pueda o no originar en ese caso una repercusión del crédito garantido sobre el importe total del seguro en la forma que disponen los artículos 3.º y 9.º de la Ley de Hipoteca Naval; pero no se requerirá aducir ningún argumento ni habrá necesidad de indicar nada sobre el contenido del artículo 39 de aquella Ley (vencimiento anticipado del plazo de la hipoteca en los casos de deterioro para navegar o pérdida del buque), ni respecto de la acción de desvastación, ni sobre... tanto, para comprender, que no se podrá permitir el desguace motivador del cierre de la hoja registral de un buque que pueda dejar burlados los derechos de los acreedores inscritos.

Sólo la desaparición del buque, y aun esto sin ahondar en qué es lo que se entenderá por tal en el Reglamento, se salva de reproches en ese artículo. Y todos esos comentarios resultan benévolos si se tiene en cuenta que el actual Reglamento no se ha limitado a transcribir en este punto el precepto concordante del anterior (el artículo 192), sino que lo ha reformado por entender quizá que no era lo bastante preciso que a su juicio debería ser.

TÍTULOS INSCRIBIBLES.

Es quizá en esta Sección del Registro Mercantil donde se muestra la mayor variedad de éste en cuanto a los documentos originadores de sus asientos, de tal forma que en este punto no existe parangón con ninguna otra Sección del mismo, e incluso con ninguno de los restantes Registros actuantes hoy en nuestra patria.

Como regla general se dice por el artículo 8.º del Reglamento, que:

«La inscripción se practicará en virtud de escritura pública o de documento judicial o administrativo expedido por autoridad o funcionario competente. También podrá practicarse en virtud de documento privado, en los casos expresamente prevenidos en las Leyes y en este Reglamento».

Y siendo esta regla similar a la recogida por el párrafo 1.º del artículo 23 del Código de Comercio, en la que se dispone que «la

inscripción se verificará por regla general en virtud de copias notariales de los documentos que presente el interesado».

Resulta con ello que como regla general tenemos la del documento público, en tanto que la excepción estará constituida por el privado, si bien esa afirmación simplista deja de ser tal en un orden más concreto, ya que, como veremos, esta Sección se revela como capaz de asimilar todo o casi todo, incluso documentos que sólo nos atrevemos a calificar como tales, dándole a esa palabra un sentido tan lato como no creíamos nunca que podríamos darle.

Hasta aquí la norma general, respecto a la cual, y por muy numerosas que sean sus excepciones, era necesario el consignarla, pues ella servirá para regular todos aquellos supuestos no previstos de una manera concreta por el legislador, o que éste no pudo prever en el tiempo en que dictó la regla concreta. Pasando, pues, a los preceptos concretos, tengan o no el carácter de excepción, su número nos obligará a seguir en su exposición un orden enumerativo, más que de grupo y aun ello separando los que al efecto han sido dictados por las diversas Leyes que rigen en esta materia, iniciando esta exposición con las normas del Reglamento y terminando con las de la Ley de Hipoteca Naval.

Se señala por el artículo 149 del Reglamento como documentos necesarios para llevar a efecto la inscripción primera de los buques y además del certificado de matrícula, «el título de adquisición de la propiedad del buque, que constará en escritura pública o en documento auténtico expedido por autoridad o funcionario competente» y desarrollando esta regla, continúa diciendo en sucesivos párrafos:

«Cuando la adquisición del buque tenga lugar en astillero por contrato de construcción, se considerará como título de propiedad del buque la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño, en la que se hará constar el precio convenido y la forma y condiciones en que se haya realizado o deba realizarse el pago. Además constará en dicha escritura las circunstancias necesarias para la inscripción del buque.

Si el constructor fuera dueño, se considerará título de adquisición la declaración de propiedad del interesado, en la que se haga

constar esa circunstancia y las demás necesarias para la inscripción. La firma del declarante deberá estar legitimada por Notario».

No quedan con esto agotadas las normas reglamentarias sobre los documentos originadores de estas inscripciones primeras, ya que el artículo 150 dedica a esta materia el párrafo 2.º, expresivo de que:

«También se inscribirá la propiedad de un buque mediante la escritura pública de su adquisición, acompañada de la certificación de su matrícula en la Comandancia de Marina respectiva, siempre que dicha propiedad no aparezca inscrita a favor de otra persona y el título de propiedad del transmitente sea anterior en un año a la fecha de la inscripción».

Si la inscripción que se pretendiere fuese la provisional de un buque en construcción, al regular su documentación se limita el Reglamento a remitirse para ello en su artículo 151 a las normas dictadas por el artículo 16 de la Ley de Hipoteca Naval, el cual expresa al efecto en sus párrafos 3.º y 4.º:

«A este efecto, el dueño o armador presentará en el Registro una solicitud, acompañada de certificación expedida por un constructor naval, en que conste el estado de construcción del buque, longitud de su quilla y demás dimensiones de la nave, tonelaje y desplazamientos probables, calidad del buque, si ha de ser de vela o a vapor, lugar de su construcción y expresión de los materiales que en él hayan de emplearse, coste del casco y plano del mismo buque.

Cuando la construcción se verifique por contrato, deberá inscribirse éste presentando una copia del mismo firmada por el dueño o naviero».

Y aunque en esos dos párrafos no se recoge nada al respecto, no hay que olvidar el que conforme al 1.º del mismo artículo de la Ley, para que pueda constituirse una hipoteca sobre un buque en construcción, o lo que es lo mismo, para que pueda realizarse la inscripción provisional necesaria para poder inscribir aquélla, será requisito necesario el que esté invertida la tercera parte al menos de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del «casco», lo cual obligará a que en la certificación conste este

dato y no solamente «el estado de construcción del buque» a que con fórmula bastante vaga se refiere el párrafo transcrito.

En relación con otra clase de inscripciones se contienen ya bastantes normas por el Reglamento. En el artículo 153 se exige para el cambio de nombre del buque la comunicación o certificación del Comandante de Marina, y para las demás alteraciones del mismo, bien esa misma certificación o bien documentos justificativos al respecto, acompañados de esa misma certificación.

El cierre de la hoja por enajenación del buque a un extranjero, cuando proceda y pase a abanderarse a otro país, requerirá la escritura pública o el documento auténtico, junto con el oficio de la Comandancia de Marina (artículos 155 y 176).

Los pagos a cuenta del precio aplazado y garantizado con pacto resolutorio al efecto motivará una nota marginal en virtud de la presentación de «documento auténtico» (art. 156).

Los contratos de hipoteca otorgados en el extranjero y aparte de los documentos que en general y para casos especiales se indican en la Ley de Hipoteca Naval, como luego diremos, que tiene en este punto un carácter preferente, requerirán según el Reglamento: Si lo han sido ante autoridades o funcionarios extranjeros cuando tengan fuerza en España según los convenios internacionales, el que estén extendidos conformes a la legislación de aquel país, y si lo fueren ante el Cónsul de España, ante quien podrá también otorgarse escrituras referentes a otros gravámenes, será la copia auténtica del contrato que dicho funcionario deberá remitir seguidamente al Registro en que esté matriculado el buque, la que provocará la inscripción (art. 160). En tanto que las hipotecas en garantía de cuentas corrientes o títulos al portador requerirán siempre la escritura pública, pose a lo que luego diremos sobre las demás hipotecas en armonía con lo dispuesto con carácter general por la citada Ley de Hipoteca Naval (art. 163).

Para la transferencia del crédito hipotecario constituido a favor de persona determinada se requerirá como documento inscribible cualquiera de los exigidos como válidos para su constitución, pero si aquél fuere privado podrá extenderse en el mismo la transferencia, siempre que se acredite la notificación de ello al deudor (art. 161). En tanto que si la hipoteca se constituyó a la orden, la transmisión adoptará la forma de endoso extendido en el mis-

mo título de constitución, sin requerirse ninguna notificación posterior al deudor (art. 162).

Respecto a las cancelaciones las normas son más simples. Bastará la escritura pública o el documento auténtico en el que pres-ten su consentimiento los titulares, sus causahabientes o sus representantes legítimos o la resolución judicial firme (art. 167). No obstante, el artículo 172 del mismo Reglamento aclara ciertos extremos en relación con este punto, exigiendo el que la cancelación se lleve a efecto a petición de parte, pero si ésta fuere procedente por ministerio de la Ley o en virtud de algún hecho independiente de la voluntad de los interesados, bastará el que se acredite la existencia de ese hecho mediante documento fehaciente; y que si se tratare de la extinción de alguna hipoteca por prescripción (que está regulada por el artículo 49 de la Ley de Hipoteca Naval), así como la de cualquier otro derecho inscrito, será indispensable para ello la presentación del testimonio correspondiente de la sentencia firme en que aquélla se haya declarado. Debiendo recordarse que conforme dijimos en la pregunta anterior, la extinción de la hipoteca por caducidad se entiende solicitada por el hecho de que haya de extender cualquier otro asiento o se tenga que expedir una certificación.

En la Ley de Hipoteca Naval se contienen también bastantes normas dedicadas a los títulos inscribibles, que sintetizándolas en tres grupos podemos exponer como sigue:

1.º *Contratos de hipoteca.*—En cualquiera de ellos se requerirá para su inscripción o escritura pública, o póliza del Agente de Cambio y Bolsa, Corredor de Comercio o Corredor Intérprete de Buque, firmada por las partes o sus apoderados, o bien el documento privado firmado por los interesados, siempre que se presente al Registrador por las mismas partes que intervinieron en él, o al menos por el deudor, con el fin de identificarse su personalidad ante aquel funcionario (art. 3.º).

2.º *Créditos refaccionarios.*—Bastará la presentación del contrato por escrito celebrado en cualquier forma con el deudor, pero si la náve estáuviere afectá a una hipoteca, se requerirá para

la validez del convenio celebrado entre el acreedor y el deudor sobre la posibilidad de esta clase de créditos el que éste conste en escritura pública o en póliza ante Agente de Cambio, etc. (artículos 20 y 22).

3.º *Créditos preferentes otorgados por el Capitán durante el viaje.*—Como documento inscribible tendremos el certificado de la hoja de inscripción del buque que deberá llevarse por el Capitán, en el que se habrá extendido la anotación provisional de su constitución, que es la base de la inscripción posterior (arts. 33, 34 y 35).

Como norma final aplicable a todos los casos posibles, tanto si se trata de los del Reglamento como de los de la Ley de Hipoteca Naval, nos encontramos con la recogida por el artículo 173 de aquél, expresiva que «cuando el título o documento en cuya virtud se verifique la cancelación de la hipoteca naval o de otros gravámenes sobre los buques no sea de carácter público o fehaciente que tenga original o matriz, se presentará por duplicado quedando uno de los ejemplares en el archivo del Registro Mercantil con la nota correspondiente».

CIRCUNSTANCIAS DE LAS INSCRIPCIONES.

La inscripción va a reflejar todo lo que hemos venido exponiendo; va a publicar respecto a terceros esos derechos, y todo ello deberá realizarlo en una forma en la que, sin detrimento del derecho de que se trate, se consiga una concisión que permita buscar con rapidez el dato que en cada caso se desee. Por estas razones, la forma de cada una de ellas ha de estar preestablecida en sus líneas generales, evitando las diferencias entre los distintos Registros que en definitiva sólo irían en perjuicio del servicio mismo.

De aquí el que tanto el Reglamento como la Ley de Hipoteca Naval dediquen a esta materia preceptos casuísticos, todos los cuales nos servirán a la vez como normativos de los requisitos que deberán contenerse en los documentos que ha de motivar estos asientos, ya que cualquier disparidad u omisión impediría su práctica, y, por tanto, el que el documento deba ser calificado como defectuoso. Por esto se dice en el párrafo 5.º del artículo 149 del

Reglamento que «todo título de adquisición de la propiedad de un buque deberá contener las circunstancias necesarias para que la inscripción pueda verificarse según el presente Reglamento». Y esta norma será aplicable evidentemente a todos los restantes documentos originadores de cualquier asiento en el Registro.

Los requisitos generales de las inscripciones a practicar en esta Sección están recogidos por el artículo 152 del Reglamento, completado en este extremo por los artículos 98 y 149. De todos esos preceptos podemos deducir como tales los siguientes:

1.º Su descripción: indicando el nombre del buque; clase de aparejo; sistema y fuerza de las máquinas, clase de material del mismo, dimensiones de eslora, manga y puntal; tonelaje bruto y neto; señal distintiva que tenga en el Código Internacional de Señales; lugar de matrícula, si estuviere ya matriculado, o del que haya de matricularse, y valor del mismo.

Cuando no constare en el título que se hubiere presentado juntamente con la certificación de la Comandancia de Marina el lugar de construcción de sus máquinas o la señal distintiva, se expresará así en la inscripción, pero sin que esto constituya una falta que pueda motivar su suspensión (art. 152).

2.º Tomándolas de la certificación expedida por la Comandancia de Marina se harán constar en la inscripción las circunstancias referentes al hecho de la matrícula, con expresión del folio y el libro en que se haya practicado, la fecha de la certificación y el lugar y nombre de la autoridad o funcionario que la hubiere expedido. Si el abanderamiento y la matriculación fuesen provisionales, se hará constar así en la inscripción (art. 149).

3.º Relación de las cargas y de las limitaciones que afecten al buque e indicación del asiento en donde consten (art. 152).

4.º El nombre y apellidos, el domicilio, la nacionalidad, estado civil y el nombre del cónyuge en su caso, del transferente o del constructor; la denominación o razón social, el domicilio, la nacionalidad y la naturaleza de la entidad transmisora o constructora, y esas mismas circunstancias respecto del adquirente (artículo 152).

5.º En el caso de que no se trate de inscripciones primeras, se

expresará que el asiento ha sido anotado en la certificación de la hoja del buque que debe llevarse a bordo por su Capitán, o en el caso de no haberse realizado esta anotación cuál fuere la causa de ello (art. 152).

A este efecto se presentará dicha certificación juntamente con el documento que se pretenda inscribir, a no ser que se manifieste por el presentante la imposibilidad de cumplir este requisito por encontrarse el buque de viaje o por no estar el mismo destinado a viajar, haciéndose constar así en la inscripción (art. 152).

6.º El acta de inscripción a favor del adquirente, con expresión de su título adquisitivo (art. 152).

7.º La fecha, el lugar del otorgamiento y el nombre, apellidos y residencia del Notario autorizante de la escritura en su caso (art. 98). Entendiéndose que este requisito deberá cumplimentarse siempre respecto al documento motivador de la inscripción, cualquiera que sea su clase, con indicación del número que se haya dado para el archivo al duplicado del documento, en los casos en que ello sea necesario como hemos dicho en la pregunta anterior (art. 173, en relación con los artículos 149 y 151).

8.º El día y la hora de la presentación del título y el número del asiento de presentación (art. 98).

9.º El pago o exención del impuesto (art. 98).

10. La fecha de la inscripción y la firma del Registrador (artículo 98).

11. Las demás circunstancias especiales que requieren determinados asientos (art. 152).

Una vez practicado el asiento tendrá que extenderse una nota expresiva de ello al pie del documento (art. 149), otra análoga al margen del asiento de presentación (art. 31) y finalmente otra al pie de la certificación de la Comandancia de Marina, en la que además constará el que ha sido reseñado ese documento en el asiento de que se trate, indicándose la hoja del buque, el número de la inscripción y el folio y tomo en que aquél conste (art. 149). Sin olvidar la nota, ya aludida, que habrá de consignarse en la certificación que de la hoja del buque deberá llevarse a bordo del mismo por el Capitán (art. 152).

Finalmente y entre estas diligencias posteriores, hemos de recordar la de la notificación de la transferencia o del gravamen a que se refería la Real Orden de 11 de mayo de 1886 y que hemos reseñado anteriormente en este mismo capítulo.

El contenido del número 11 nos obliga a su vez a indicar qué asientos sean los que requieran circunstancias especiales y cuáles deban ser éstas, por lo que agrupando esta materia sistemáticamente podemos limitarnos a considerar como tales las siguientes:

A) *Hipotecas en general.*

Como circunstancias especiales de éstas, y según los artículos 6.º, 25 y 27 de la Ley de Hipoteca Naval, hemos de estimar:

1.ª El importe, en cantidad líquida y determinada del crédito garantizado con la hipoteca, así como de las sumas a que en su caso se haga extensivo el gravamen por costas y por los intereses devengados que excedan de dos años y de la anualidad corriente, ya que éstos son los asegurados con la hipoteca sin necesidad de una especial determinación al efecto.

2.ª La fecha del vencimiento del capital y del pago de los intereses, así como todas las demás estipulaciones que se establezcan por los contratantes sobre intereses, seguro, exclusión de la hipoteca de diversos accesorios del buque, etc.

3.ª Expresión de si el crédito hipotecario se constituye a la orden o simplemente a nombre de persona determinada.

4.ª El valor o aprecio en que se tase la nave al tiempo de la hipoteca, si el acreedor y el deudor establecen en el contrato que sea este aprecio el que se tome como tipo para la subasta.

5.ª La cantidad de que responda cada nave en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.

6.ª Aunque en la Ley de Hipoteca Naval no pudo casi preverse y la referencia que se hace por el artículo 165 del vigente Reglamento del Registro Mercantil resulte poco precisa al efecto, entendemos que deberá constar también todas aquellas circunstancias que se estiman como indispensables por la Ley Hipotecaria para la utilización de los procedimientos de ejecución, tanto judi-

cial sumario como extrajudicial, tales como el domicilio del deudor, etc., en cuanto sean susceptibles de ser aplicados a la presente.

7.^a Y las que bajo este mismo número diremos al tratar de la inscripción de los créditos refaccionarios.

B) Hipotecas en garantía de cuentas corrientes.

Se señala como circunstancias especiales de ellas por el artículo 163 del Reglamento: La cantidad máxima de que deba responder el buque, así como el plazo de su duración, haciendo constar si éste es o no prorogable y, si lo fuere, la prórroga posible y los plazos de liquidación de la cuenta. Además, tendrán que observarse los trámites y requisitos establecidos al efecto por los artículos 153 de la Ley Hipotecaria y 245 y 246 de su Reglamento, acomodándolos a la naturaleza especial de estos bienes.

C) Hipoteca en garantía de títulos al portador.

Se determina por el mismo artículo 163 del Reglamento como circunstancias especiales de éstas: Las relativas al número, valor, fecha, serie y plazos de emisión y de amortización de los títulos respectivos, los cuales tendrán doble matriz, depositándose una de ellas en el Registro Mercantil en que haya sido inscrita esta hipoteca.

D) Transferencia de créditos hipotecarios.

Cuando estos créditos lo fueren a favor de persona determinada, tendremos como circunstancias especiales de su inscripción: el nombre, apellidos y nacionalidad del cedente; la parte de crédito cedido, si no fuere total, así como las circunstancias de la cesión; la notificación al deudor de esta cesión; el nombre, apellidos, profesión, domicilio y nacionalidad del cesionario, y la fecha y lugar de la cesión (art. 161).

Cuando el crédito fuere a la orden, se consignarán esas mismas circunstancias especiales, salvo la de la notificación al deudor, que se omite (art. 162).

E) *Venta con precio aplazado.*

La especialidad registral de éstas surge únicamente cuando el precio estuviere garantizado con pacto resolutorio expreso, ya que si lo está con una hipoteca se tratará realmente de dos inscripciones reunidas en un solo asiento, o sea la de venta y la de hipoteca. Constituyen la especialidad en el primer supuesto, único que hemos de considerar como tal, el que habrá de consignarse el precio del buque; la cantidad que de él ha sido pagada al contado; cuál sea la que se aplaza, expresándose ésta en forma líquida y determinada; la fecha en que haya de satisfacerse; el interés que devenga, si se hubiere establecido; la expresión de quedar garantizado el precio aplazado con el pacto resolutorio expreso, y las demás estipulaciones del contrato (artículo 25 de la Ley de Hipoteca Naval y 156 del Reglamento).

F) *Créditos refaccionarios.*

Siendo el asiento iniciador de su vida registral la correspondiente anotación preventiva, nos encontramos como circunstancias de ésta, y según los artículos 22, 26 y 27 de la Ley de Hipoteca Naval:

1.^a El lugar, día, mes y año en que se otorgó el contrato y si el documento en que éste se halle consignado es público o privado.

2.^a Nombres, apellidos, domicilio y estado civil de los contratantes.

3.^a Cantidades que se entreguen y hayan de entregarse para la refacción, o los datos que deban servir de base para liquidarlas al terminar las obras, así como las fechas en que se hayan hecho o deban de hacerse las entregas.

4.^a Expresión de los documentos en que consten las cantidades entregadas.

5.^a Las demás estipulaciones referentes a la refacción.

6.^a Si el buque estuviese hipotecado, tendrá que hacerse constar también el convenio entre el acreedor y el propietario so-

bre la refacción misma y sobre el valor de la nave antes de empezar las obras, expresando cuál sea la escritura pública, o la póliza de Agente de Cambio y Bolsa, Corredor de Comercio o Corredor Intérprete de Buques en que así conste, o, en su caso, la providencia judicial al efecto cuando no hubiese habido convenio entre ellos.

7.^a El hecho de quedar archivada una copia simple del documento, si éste fuese privado, así como del duplicado de la relación de circunstancias que no constasen en el documento motivador de la inscripción, en su caso.

G) Cambio en la denominacion o en las demás circunstancias del buque.

Por regla general se tratará de inscripciones normales, pero por excepción cuando se trate de cambios en la denominación del buque, se reflejará esa circunstancia mediante una nota marginal (art. 153).

CERTIFICACIÓN REGISTRAL DE PROPIEDAD.

La certificación que de la propiedad del buque deberá llevarse a bordo por el capitán, es la iniciadora, en nuestra legislación, de un no desarrollado sistema de título real, que al no haber sido estimado como tal por el legislador desarrollándolo en sus últimas consecuencias, ha quedado reducido a una parodia de él, con su apariencia, pero sin sus ventajas.

Si se quería darle una seguridad al contratante que no podía tener un acceso cómodo al Registro Mercantil, dada la extraordinaria movilidad de estos bienes, para que la vista del certificado pudiera suplir aquella falta y llevar a efecto el contrato con ciertas seguridades, se debió adoptar en todas sus consecuencias el título real, no admitiendo la inscripción de los actos o contratos que no fueran acompañados de él y regulando minuciosamente la expedición de los duplicados en los casos de extravío; pero autorizarlo como simple sustitutivo de los asientos del Registro Mercantil, a la vez que se admitía el que existiesen

buques que no tenían que llevarlo, así como viajes en los que se estaba exento de su renovación, e incluso permitiendo el que se realizasen inscripciones de actos o contratos en los que podría no acompañarse por estar de viaje el buque, es un contrasentido que no por ello acarrea ninguna ventaja práctica, lo cual es un gravísimo pecado en esta época de la «eficiencia».

Esto no es serio. Funcionar el Registro por duplicado, mejor dicho, casi por triplicado, si tenemos en cuenta las Comandancias de Marina, permitiendo el que el capitán puede operar durante el viaje con uno de estos registros, en tanto que los propietarios puedan hacerlo a la vez con el otro, o sea con el original, no produce ningún efecto beneficioso y si puede producir, por el contrario, litigios fundados precisamente en lo defectuoso del sistema.

Adoptemos en todas sus consecuencias el título real, lo cual sería progresista y digno de alabanza, especialmente en cuanto a estos y parecidos bienes, o dejemos solamente un Registro, aunque con ciertas excepciones, al principio de prioridad, pudiéndose a lo sumo prohibir en este caso el que se puedan efectuar asientos definitivos en tanto que el buque se encuentre de viaje, haciéndose sólo anotaciones que quedarían así pendientes en cuanto a su prioridad, de aquel hecho, como ya se recogió por la Ley de Hipoteca Naval en cuanto a determinadas actuaciones del capitán durante el mismo, pero no una mezcla de ambos sistemas.

Pasando a la legislación positiva, nos encontramos con que los preceptos fundamentales sobre esta materia están recogidos tanto en la Ley de Hipoteca Naval como en este Reglamento, el cual dispone en su artículo 154:

«La certificación exigida por el artículo 612 del Código de Comercio será literal de la inscripción de propiedad del buque y de todos los asientos de gravámenes constituidos sobre el mismo que se hallen vigentes en la fecha en que se expida, y se considerará como título bastante para la justificación del dominio y para su transmisión e imposición de gravámenes por el dueño, armador, naviero o Capitán del buque en los casos autorizados por el Código de Comercio. Los actos dispositivos constarán por diligencia escrita y firmada por los contratantes, extendida en el extranjero, que aseveren la certeza del hecho y la identidad de los interesados. El Notario o Cónsul extenderán un acta que conservarán en

su protocolo, insertando en ella literalmente la expresada diligencia.

Si encontrándose en viaje necesitase el Capitán contraer alguna de las obligaciones expresadas en los números 8.º y 9.º del artículo 580 del Código de Comercio, el Juez ó Tribunal, el Cónsul o la Autoridad local, en su caso, extenderán en la expresada certificación la anotación provisional del resultado del expediente instruido al efecto, para que se formalice en el Registro la obligación contraída tan pronto como el buque llegue al puerto de su matrícula, o para ser admitida como legal y preferente en caso de venta antes de su regreso, por haberse vendido el buque a causa de su incapacidad para navegar, conforme dispone el artículo 583 del mismo Código.

Los contratos celebrados según los párrafos precedentes, no surtirán efecto en cuanto a tercero, sino desde la fecha de su inscripción en el Registro Mercantil.

Para cada viaje será necesaria una nueva certificación, que se extenderá a continuación de la anterior, y comprenderá literalmente todos los asientos que aparezcan practicados con posterioridad a la fecha de aquella y se hallen vigentes. Si no se hubiera practicado ninguno se hará constar así por certificación negativa extendida también a continuación de la anterior. La expedición de la certificación, con expresión de su fecha, se hará constar al margen del último asiento de la hoja del buque.

La obligación de renovar la certificación se extenderá limitada a los viajes de navegación de altura, quedando exceptuadas de tal precepto las navegaciones de cabotaje y gran cabotaje, si bien deberán renovarse aquellas siempre que se hubiesen practicado con posterioridad en los libros del Registro nuevos asientos que afecten a los buques».

Aún dedica el Reglamento otro precepto relativo a esta materia; nos referimos al artículo 174, por el que se expresa:

«Toda cancelación practicada en el Registro se hará constar en la certificación de inscripción de propiedad que debe llevar a bordo el capitán, expresando el derecho cancelado, la causa de la cancelación, el documento en virtud del cual se haya practicado; la fecha de su presentación y la del asiento cancelatorio».

Peró sin que lo expuesto agote la materia, ya que no debemos

olvidar que uno de los requisitos de la inscripción en los casos en que ésta no sea primera, es el de la expresión de haber sido anotada en el certificado de propiedad del buque; que «se presentará», juntamente con el documento que se pretende inscribir, «a no ser que se manifieste por el presentante que no puede acompañar por hallarse el buque de viaje o por no estar destinado a viajar, y se hará constar así en la inscripción» (núm. 4.º del artículo 152 del Reglamento). Y que, según el artículo 14 de la Ley de Hipoteca Naval, la hipoteca habrá de constar «anotada por el Registrador, en el certificado de propiedad», siendo motivo suficiente para denegar la inscripción, la falta de presentación de este documento, que sólo podrá exceptuarse cuando se manifieste por el dueño que el buque se halla de viaje, aunque realizándose dicha anotación inmediatamente que la nave regrese de aquel para el que estaba destinada.

Resulta paradójico, en el contenido de todas esas normas, que sólo tengan que anotarse por el funcionario autorizante los actos de enajenación y no se diga nada al respecto sobre los de gravamen, ya que las hipotecas pueden otorgarse por Agentes, Corredores, etc., y a éstos no se les cita en el precepto a ese fin. Quizá se habrá estimado por el legislador que ellos no tienen la suficiente preparación jurídica para hacerlo, pero en ese caso resulta un absurdo el que se la concede para lo más, la autorización de la misma hipoteca, negándosela para lo menos, la extensión de la diligencia de haber sido constituida ésta.

Pero, aparte de la anotación provisional de los actos obligacionales que le son permitidos realizar al capitán cuando el buque se encuentre de viaje, ¿qué finalidad tienen las diligencias que deberán de consignarse por los Notarios o los Cónsules en estas certificaciones?

No puede ser la de un historial, siquiera sea provisional, de la vida jurídica del buque, puesto que los actos que en relación con él se realicen por los Agentes de Cambio, etc., no pueden constar en la certificación hasta después de su inscripción, y lo mismo ocurre respecto a los otorgados en documento privado. Ni es tampoco un historial con plenitud de eficacia, ya que ni aun teniéndolo a la vista podrá tenerse la seguridad, por los Notarios o los Cónsules, de que el acto que ellos diligencien en este

certificado tendrá la eficacia debida, por no existir asiento alguno en el Registro que lo contradiga; sin que pueda aducírse nos como argumento en contrario el que como ese acto deberá constar en la certificación al ser así conocido por dichos funcionarios, no habrán autorizado el otro posterior que diligencian, ya que, como hemos visto, pueden extenderse asientos sin la presentación de esa certificación, y sin que por tanto pueda llegar a su conocimiento. A mayor abundamiento, es inexplicable el que esa misma diligencia tenga que ser repetida por el Registrador al realizar el asiento motivado en el documento que se diligenció. Es, por tanto, ésta una exigencia híbrida, merecedora de una reforma que precise y desarrolle con claridad la finalidad a que en definitiva se le quiera dar la preferencia.

CAPÍTULO XI

DE LAS AERONAVES

CONSIDERACIONES GENERALES.

Nacidas las aeronaves hace escaso tiempo a la vida de todo orden, no pudieron tener acogida en nuestro Código de Comercio, lo cual motivó el que las esporádicas disposiciones que se dictaron sobre la materia girasen en torno de la idea de una identidad legislativa entre ellas y los buques.

Pero esta anómala situación no podía perdurar y hubo de ser alterada en el instante en que las normas relativas a las aeronaves se hicieron más precisas, iniciándose así la diversificación. Ocurre ya esto en las normas que sobre esta materia se contienen en la Ley y en el Reglamento de Hipoteca Mobiliaria, así como en el título que a ellas le dedica el vigente Reglamento del Registro Mercantil, llegándose a una neta diferenciación, consolidadora de la postura legislativa favorable a la diversificación, en el contenido del reciente Código de Navegación Aérea de 21 de julio de 1960.

Siendo precisamente estas tres disposiciones las que constituyen la legalidad vigente en la materia, sin perjuicio de la subsistencia de los preceptos del Código de Comercio en todos los extremos no regulados por esas normas, así como los del Código Civil como derecho supletorio de aquél.

Los caracteres de este derecho en nuestra patria son consecuencia en la actualidad de su modernidad, así como de la falta de madurez que ello trae consigo. El derecho es sólo uno, y así se aparece en su iniciación en la lejanía de los tiempos, pero al adquirir cierta complejidad debida a su desarrollo, se hizo precisa una división en compartimientos que facilitasen su conocimiento y su aplicación; siendo la primera de estas divisiones la que lo hace en los dos grupos de Derecho público y de Derecho privado. Pues bien, en la legislación que nos ocupa, y especialmente en el Código de Navegación antes citado, parece que se ha olvidado esa clasificación, pues si bien las normas sobre aeronaves primeras en el tiempo, o sea, las contenidas en las legislaciones sobre hipoteca mobiliaria y sobre Registro Mercantil son netamente de Derecho privado, el contenido del ya citado Código de Navegación Aérea altera esta situación al recoger en su articulado una poco loable mezcolanza, ya que no sólo contiene las normas de Derecho público indispensables en toda normación, incluso siendo ésta de carácter privado, sino que pareciendo que todo él va a referirse al Derecho público, altera inesperadamente esta tónica e incluye una serie de preceptos cuyo contenido es netamente de derecho privado, como ocurre con los que dedica al contrato de transporte a las responsabilidades civiles en caso de accidente y al seguro aéreo, los cuales, y dentro de la competencia de los distintos departamentos ministeriales en nuestra patria, no se concibe cómo puedan corresponder en su regulación a uno tan alejado de la vida civil como es el Ministerio del Aire.

Podríamos, pues, definir el derecho de navegación aérea como aquel conjunto de normas que regulan la utilización por las aeronaves del espacio atmosférico de una nación, así como de los puntos de arranque de ellas desde la superficie terrestre y las relaciones de interdependencia que se derivan de este tráfico respecto a las propiedades subyacentes. En tanto que definiríamos el derecho aeronaval, como el conjunto de normas que regulan los de-

rechos sobre la aeronave, así como todos aquellos contratos en que intervenga como elemento esencial ella misma o su utilización.

El primero de esos derechos, o sea, el de navegación aérea, se refiere a la rama pública de esta especialidad, en tanto que el segundo, que hemos denominado como derecho aeronaval, comprende la rama privada. Constituyendo, en definitiva, uno y otro, el haz y el envés de una misma serie de relaciones jurídicas, las cuales tienen todas como nota invariante, la de referirse a las aeronaves.

Limitándonos a la rama privada, que es la que aquí nos interesa, podemos a su vez clasificar las normas del Derecho aeronaval en dos grandes grupos, constituido uno por todas aquellas relaciones jurídicas cuyo objeto sea precisamente la aeronave, en tanto que en el otro incluiremos todas las que tienen como elemento esencial el hecho de su utilización para su fin natural, o sea, para la navegación aérea. En el primero habrá que comprender a todos aquellos Derechos reales cuyo objeto consista precisamente en la aeronave, en tanto que en el segundo comprendemos la serie de relaciones que se podrían englobar bajo el epígrafe de comercio aéreo.

Las relaciones jurídicas del primer grupo se rigen en esencia por las normas de la legislación común, teniendo reglas especiales únicamente en cuanto a la forma. Reglas derivadas de la existencia de un Registro de matrícula y de un Registro Mercantil referentes a las aeronaves, las cuales están recogidas en las tres disposiciones legales que antes hemos señalado como fuentes. Hay que advertir que las disposiciones del derecho común sufren algunas alteraciones en esta materia por haberse dictado dos preceptos al efecto en el Código de Navegación Aérea, si bien dichas alteraciones quedan limitadas a que el embargo de la aeronave destinada a un servicio público de transporte no interrumpe éste, y a que la preferencia de los créditos sobre ellas se rige por un orden especial. Todo lo cual no es realmente una novedad, pues lo primero se dictó ya para los ferrocarriles y lo segundo también mereció reglas propias en cuanto a los buques.

Respecto a las relaciones jurídicas del segundo grupo, hemos de indicar que las más importantes de ellas, o sea, el transporte aéreo y los seguros, están regulados especialmente por artículos al

efecto del citado Código de Navegación Aérea, quedando atenuadas las restantes a las disposiciones del derecho común sobre la materia de que se trate.

Diremos, por último, que de esos dos grupos sólo es el primero el que nos interesa a efectos del presente, y aun dentro de él las especialidades relativas a las formalidades exigibles a la relación jurídica de que se trate. Por lo que en adelante limitaremos a ellas todo nuestro comentario.

AERONAVES: DEFINICIÓN, REQUISITOS PARA SU INSCRIBIBILIDAD Y CUÁLES PUEDEN SERLO.

Definición.

ALVAREZ ROMERO, en trabajo publicado en esta misma REVISTA (julio a diciembre de 1957) y redactado quizá antes de la publicación en el mismo año del Reglamento del Registro Mercantil, las definió como «bien mueble, *sui generis*, de naturaleza compuesta, de carácter registrable, destinado a la navegación aérea». Definición que peca, a nuestro juicio, de excesiva vaguedad, ya que sus tres primeros términos son comunes a otros innumerables bienes; el último sólo indica el que sea susceptible de viajar por la atmósfera, lo cual ocurre también con bastantes otros aparatos que claramente no interesan a los efectos del presente, y, finalmente, el hecho de que tengan «carácter registrable» no nos es útil, pues es precisamente para su determinación para lo que tratamos de concretar el significado del objeto; puesto que una vez que conozcamos el género, fácil nos será el determinar dentro de él qué especie es la que está sujeta a registración.

El Reglamento del Registro Mercantil las definió en su artículo 178 con miras a su inscripción, diciendo: «Para los efectos de este Reglamento se entiende por aeronave toda construcción destinada al transporte de personas o cosas, capaz de mantenerse en el aire, sea más o menos ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores». Y con un carácter más general lo hace el Código de Navegación Aérea en su artículo 11, diciendo al efecto: «Se entiende por aeronave toda construcción apta para el transporte de

personas o cosas capaz de moverse en la atmósfera, merced a las reacciones del aire, sea o no más ligera que éste y tenga o no órganos motopropulsores».

No ha sido muy feliz el Código al corregir la definición del Reglamento, ya que si bien la supresión del término «mantenerse» no afecta al contenido de la definición, puesto que todo lo que se mantiene en el aire ha tenido primero y requerirá después el moverse en él, la exigencia de que ese movimiento lo sea merced «a las reacciones del aire», ha quedado algo anticuada desde el instante mismo de su redacción, pues lo nuevo, y quizá lo único en el futuro, es el que las aeronaves se muevan en virtud de las reacciones provocadas en ellas mismas por la acción de la velocidad de salida de los gases por sus toberas, movimiento que será auxiliado en mayor o menor grado por las reacciones del aire; pero con una exagerada tendencia a que éstas sirvan únicamente a la función auxiliar de equilibrio, despreciando su aplicación para la marcha, ya que esa reacción del aire se tiene en cuenta solamente para los timones de dirección y no como elemento sustentante.

Debido a lo incuestionable de esas objeciones, que no provienen de nosotros, sino del campo de la técnica, uno de cuyos productos más acabados es precisamente la aeronave, propondríamos como definición de considerarlas como aquel vehículo, que siendo susceptible de albergar personas o cosas, es apto para moverse en el espacio aéreo sin tener que utilizar necesariamente para ello líneas parabólicas u orbitales. Siendo esta última exigencia la fundamental, a nuestro juicio, para poder diferenciar a las aeronaves de cualquier otro vehículo o artefacto que, utilizando en su movimiento el mismo medio, no sea susceptible de poder alterarlo conscientemente durante su vuelo al través de la línea de desplazamiento determinada en el instante de su arranque o despegue, como ocurre con los proyectiles y los cohetes.

Puede objetárenos el que nuestra definición es más técnica que jurídica, pero la misma objeción deja de ser tal si desentrañamos la esencia de lo que se pretende con cualquier definición. Si definir es fijar con claridad y exactitud el significado de una palabra o la naturaleza de una cosa, las definiciones no podrán tener carácter alguno, lo que lo tendrá será la cosa o palabra definida; por tanto, cuando lo que definamos sea, por ejemplo, una relación

jurídica, la definición participará de ese carácter, pero si lo que definimos es una de las cosas del mundo físico que constituya el objeto de la relación jurídica, el carácter de la cosa definida será el que prepondere en su definición.

El anterior razonamiento, pese a su evidencia, no nos priva de apreciar el que algunos conceptos pueden ser contemplados desde diversos ángulos; uno de los cuales puede ser el jurídico y que, por tanto, desde cada uno de ellos cabrá el proceder a una definición que participará, como dijimos, del carácter que prepondere en el ángulo de enfoque; pero esta dualidad no es posible respecto a los objetos físicos en sí mismos, los cuales son lo que realmente son, cualquiera que sea el ángulo en que se los mire, influyendo a lo sumo este ángulo en la necesidad de que la definición sea más o menos detallista. En cualquier caso en que no se dé el postulado anterior, será por que no se trata de definiciones de objetos, sino de definiciones de abstracciones de objetos, con lo cual lo definido no será el objeto en sí, sino la abstracción que de varios de ellos habremos realizado, abstracción enteramente convencional, y siempre peligrosa en el campo de la ciencia, pues ella nos obligará a dos definiciones; una, del objeto considerado en abstracto y otra de las normas que hayamos seguido para efectuar esa abstracción.

Requisitos para que puedan inscribirse.

Del contenido del capítulo VI del Código de Navegación Aérea, en relación con los capítulos III y V, el artículo 5.º y la disposición final 5.ª, todos del mismo cuerpo legal, se desprende que el primer requisito exigible para las aeronaves será el certificado de aereonavegabilidad a que se refieren los artículos 36, 37 y 38 de la referida Ley y del cual no están exentas ni aun las aeronaves que, como las militares, no son inscribibles ni en el Registro de matrícula ni en el Mercantil. Entendiéndose por tal certificado, conforme al referido artículo 36, el documento que sirve para identificar técnicamente a la aeronave, definir sus características y expresar la calificación que merece para su utilización, deducida de su inspección en tierra y de las correspondientes pruebas de vuelo.

El segundo requisito es el de su matriculación, el cual es a su vez el primero de los exigidos para la inscripción por el artículo 181 del Reglamento del Registro Mercantil. Por ello se dice por el artículo 29 del Código de Navegación Aérea, que «las aeronaves habrán de ser matriculadas necesariamente en dicho Registro (se está refiriendo al de matrícula) especial, y en él se harán constar cuantos actos, contratos y vicisitudes en general afecten a la aeronave».

Este Registro de carácter netamente administrativo (art. 28, C. N. A.) está a cargo del Cuerpo Jurídico del Aire (art. 32, C. N. A.), bajo la jurisdicción del Ministerio del Aire (art. 28, C. N. A.), revelándose con ello lo incipiente de nuestra aviación privada, a la que aún no se la considera con el suficiente desarrollo como para liberarla de la tutela de la primera en surgir y en ampliarse, o sea, de la militar, la cual es en el momento actual en nuestra patria la única que poseen los técnicos, y no nos referimos al campo jurídico, bastantes para atender a las diversas funciones que por el referido Código se le atribuyen, tanto respecto a las aeronaves en sí como respecto a los aeropuertos, aeródromos, servicios meteorológicos, etc., y sin que para esta subordinación pueda existir otra razón que la apuntada del incipiente desarrollo de nuestra aviación civil, ya que una vez alcanzado éste, la regulación actual habrá de ser reformada bajo otro signo, quizá intermedio entre el adoptado en la actualidad para los buques y para los vehículos terrestres de motor.

El Registro jurídico de las aeronaves queda fuera de las normas del Código de Navegación Aérea, el cual se remite en este punto a las Leyes y disposiciones vigentes sobre la materia (art. 33, C. N. A.), como asimismo al título jurídico de su propiedad, que sólo es suplido transitoriamente por el certificado de matrícula y hasta tanto que se expida el duplicado del original que se hubiese extraviado o destruido (art. 31, C. N. A.). Por esto, y conforme al artículo 183 del Reglamento del Registro Mercantil, habrá que considerar como título de propiedad de la aeronave al certificado de este último Registro, ya que se dice por ese precepto:

«La certificación del Registro Mercantil acreditará la propiedad de la aeronave y será el único medio de justificar la libertad de

cargas o los gravámenes que la afecten. En la documentación que deba llevarse a bordo figurará siempre dicha certificación, que deberá presentarse en el Registro cuando se transmita, límite o grave la propiedad de la aeronave para hacer constar en aquella los asientos practicados.»

Cuáles podrán serlo.

Siendo el número que corresponda a la aeronave en el Registro de matrícula el primero de los requisitos especiales que se exige para su inscripción en el Mercantil por el artículo 181 de su Reglamento, la determinación de qué aeronaves podrán ser matriculadas será la base esencial para poder precisar cuáles podrán ser inscritas y en ese extremo se tiene en cuenta con carácter fundamental, tanto su propiedad como su destino.

Conforme a los artículos 13; 14 y 15 del Código de Navegación Aérea, las aeronaves podrán ser: privadas y del Estado, deduciéndose el contenido del primero de esos dos términos por exclusión, o sea, por no estar comprendida en el segundo la aeronave de que en cada caso se trate.

Al fijar el contenido del segundo término, se realiza a su vez una subdivisión en los preceptos citados y a cuyo efecto estima que las aeronaves del Estado podrán ser: militares, o sea, las destinadas a la defensa nacional, o las que estén mandadas por un militar comisionado al efecto, y no militares, o sea, las del Estado que se dediquen exclusivamente a servicios estatales no comerciales. Resultan así como privadas, no sólo las que no sean militares, sino incluso las del Estado, siempre que estén dedicados a un servicio comercial.

También el requisito de la nacionalidad de la aeronave influye en su posibilidad de inscripción, pero como por el artículo 16 del mismo Código se indica que la nacionalidad viene determinada por su matriculación en España, volvemos a ella como requisito diferenciador, por lo que conforme al artículo 18 del referido Cuerpo legal hemos de tener en cuenta que:

«Sólo podrán inscribirse en el Registro de matrícula de aeronaves del Estado español:

1.º Las pertenecientes a personas individuales o jurídicas que disfruten de la nacionalidad española.

2.º A instancia del arrendatario, las aeronaves arrendadas a quienes posean esa misma nacionalidad».

Entrando en la exégesis del contenido de esos dos números, hemos de apreciar que el primero de ellos ha derogado implícitamente lo dispuesto por el artículo 185 del Reglamento del Registro Mercantil, que determina: «Las personas jurídicas extranjeras podrán inscribir a su favor las aeronaves de su propiedad con sujeción a los convenios internacionales, al principio de reciprocidad y a las prescripciones legales».

Y que al aludir a que el propietario de la aeronave objeto de la matriculación sea una persona, individual o jurídica, no puede, por tanto, decirse que quedan privadas de la matriculación aquellas aeronaves que, aun perteneciendo al Estado, tengan el carácter de privadas por estar destinadas a un servicio comercial.

Con esas aclaraciones podemos transcribir ya sin comentarios el precepto del Reglamento mercantil determinante de cuáles aeronaves deben ser inscritas en la Sección especial de este Registro. Dice al efecto al artículo 179: «Se inscribirán obligatoriamente en el Registro Mercantil las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles».

La interpretación del número segundo, a la vista de las disposiciones del Reglamento del Registro Mercantil, requiere un estudio más cuidadoso. Parece evidente que no se refiere a las aeronaves pertenecientes a personas individuales o jurídicas españolas, si no extranjeras, ya que de otra forma nos encontraríamos dentro del contenido del número primero. Ni tampoco al hecho de que la inscripción de la aeronave propiedad de persona individual o jurídica española pueda ser solicitada por un tercero, el arrendatario; ya que la admisión de esa posibilidad no hubiere dado lugar a un número propio en el precepto, sino, a lo sumo, a un apartado en el anterior, expresivo de quién podría pedir la inscripción en el Registro de matrícula.

Descartadas esas interpretaciones, sólo nos queda como único contenido posible el ya apuntado de que se está refiriendo a las

aeronaves extranjeras, las cuales serán las matriculadas en el extranjero según se indica en el artículo 17 del aludido Código; respecto a las cuales se autoriza a su arrendatario español para que pueda solicitar una inscripción especial, en el Registro de matrícula, del arrendamiento que sobre ella se la haya concedido; pero sin que esta matriculación como nave arrendada a españoles pueda producir efecto alguno en el Registro Mercantil, ya que para éste se exige en forma precisa por el artículo 180 de su Reglamento, el que la primera inscripción «de las aeronaves será de dominio», y este dominio no ha podido inscribirse, por no haber sido posible su matriculación en España, al tratarse de aeronaves extranjeras.

De todas formas, el contenido de ese número no merece un comentario favorable. Parece haber surgido de alguna situación de hecho existente en alguna Sociedad aeronáutica española; a la que ha querido protegersele mediante él; aunque no sepamos cómo, pues la aeronave deberá estar inscrita en su país de origen y seguramente será también su legislación la que rijan este arrendamiento. Quizá hubiera sido más práctico, a la vez que más científico, la postura antes expresada del Reglamento mercantil, que autorizaba a que en ciertos supuestos se pudiese inscribir en el Registro a las aeronaves extranjeras.

Supuestos de excepción.

Vamos a referirnos a las aeronaves en construcción, materia que ha sido silenciada por el Código de Navegación Aérea, con lo cual ha convertido casi en ininteligibles las normas dedicadas a este extremo por el Reglamento del Registro Mercantil, así como las de la Ley y el Reglamento sobre Hipoteca Mobiliaria, y sin que dada la importancia de la materia y la repercusión práctica que puede tener, podamos traducir sin más silencio por derogación.

Es evidente que un poco meditado estudio de las posibilidades de hecho de este problema en sus dos aspectos técnicos y jurídico ha llevado a los redactores de esas Leyes a plasmar un criterio dispar, que resulta demasiado sucinto en la primera de ellas y demasiado amplio en las dos restantes. Siendo más de extrañar aquel

silencio cuando al tratar de la construcción de aeronaves recoge con acierto el capítulo VI del Código las dos posibilidades de su construcción: en serie y prototipos.

La fabricación en serie no puede originar en verdad ninguna necesidad de crédito especial en cuanto a la construcción de una aeronave determinada, pues siempre serán varias las que se construyen a la vez, sin que pueda ni deba individualizarse desde su iniciación cuál o cuáles de ellas corresponderá a éste o a aquél peticionario.

Si el fabricante de aeronaves en serie necesita acudir al crédito, tiene amplias posibilidades de hacerlo. La hipoteca del edificio, al que puede incorporarse la maquinaria; la mobiliaria de la misma maquinaria industrial; la del establecimiento mercantil, y la prenda sin desplazamiento de las máquinas, mercaderías y materias primas, son bastantes para cubrir todas sus exigencias a este respecto. Si el que necesitase acudir al crédito fuese el comprador, como el objeto del contrato será una de las aeronaves ya construidas, su inscripción, así como su subsiguiente hipoteca deberán bastarle para ello. Este o parecido razonamiento será el que haya influido en los redactores de la legislación sobre hipoteca mobiliaria, ya que al tratar de un caso análogo, o sea, el de los automóviles y otros vehículos de motor, construidos casi sin excepción en serie, no ha creído necesario el recoger su hipoteca cuando se encuentren en su fase de construcción. Pero esas razones ya no son válidas cuando nos refiramos a los prototipos.

En los prototipos, la fase de su construcción está individualizada con nitidez en cuanto a cada individualidad, incluso aun cuando participe en ella un industrial o una organización de ese tipo. También será más frecuente el que en estos casos se tenga necesidad por parte del inventor de acudir al crédito, precisamente para financiar un proyecto que puede ser susceptible de producirle pingües beneficios a su terminación. Con todo ello, la hipoteca de estas aeronaves, en su fase de construcción podrá ser la única forma de crédito posible para el inventor, crédito que puede significarle la diferencia entre el triunfo remunerador de su esfuerzo y el fracaso de su trabajo y de su economía.

La legislación, como dijimos, muestra un criterio dispar. Frente al silencio del Código de Navegación Aérea, se dijo con anterior-

ridad por el párrafo 3.º del artículo 38 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria, que: «La aeronave en construcción podrá hipotecarse cuando se hubiere invertido un tercio de la cantidad total presupuestada. La inscripción provisional en el Registro Mercantil deberá convertirse en definitiva una vez terminada la construcción».

- Siendo recogido a su vez ese criterio por el Reglamento del Registro Mercantil, al disponer en su artículo 187:

«Sólo podrán ser objeto de hipoteca mobiliaria las aeronaves inscritas en el Registro Mercantil. Podrá hipotecarse la aeronave en construcción, siempre que se haya invertido en ella un tercio de su valor y se hubiere inscrito previamente en dicho Registro.

La inscripción previa, a efectos de la aeronave en construcción, se considerará provisional, y una vez concluida aquélla se practicará la inscripción definitiva».

Hasta aquí no parece existir ninguna duda ni ninguna oposición entre los diversos textos legales, ésta surge cuando tratamos precisamente de practicar esa inscripción provisional de la aeronave en construcción, como previa para la de su hipoteca, pues sin distinguir entre inscripciones provisionales y definitivas, se exige entre otros requisitos para su inscripción, el de que conste en éstas «el número que tuviere la aeronave en su registro de matrícula», así como la «especificación de todos los seguros concertados, y en especial los de carácter obligatorio», según disponen los números 1.º y 5.º del artículo 40 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria y recoge con ligeras variaciones los mismos números del artículo 181 del Reglamento del Registro Mercantil.

De esos dos requisitos, el del número 5.º de ambos preceptos no es inconciliable con el contenido del Código de Navegación Aérea. De una parte, porque los seguros aludidos en primer término son los que voluntariamente hayan podido ser concertados. Y de otra, porque, respecto a los de carácter forzoso, al enumerarse como tales por el artículo 127 de dicho Código los de «pasajeros, el de daños causados a tercero, el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca», se deduce con claridad el que sólo hemos de considerar como obligatorios, en el caso que contemplamos, el de la aeronave, puesto que precisamente es ésta la que va a ser objeto de

una hipoteca (seguro posible incluso durante su fase de construcción), ya que para poder concretar los otros dos seguros que se especifican en ese artículo se requiere la existencia de una aeronave ya terminada y que haya conseguido el correspondiente certificado de aeronavegabilidad, pues sin esos dos requisitos no será apta para el vuelo y sin él quedan sin contenido ni finalidad esos dos seguros. Circunstancias que no son posibles respecto de las aeronaves en construcción, por la misma naturaleza de la cosa, la de estar en construcción.

El problema parece radicar preferentemente al tratar de aplicar el contenido del número 1.º, o sea del requisito del número de matrícula de la aeronave en el Registro administrativo, ya que si, como antes dijimos, y como parece deducirse del contenido de los capítulos VI y VIII del Código de Navegación Aérea, para que pueda ser matriculada se requiere la expedición del certificado de aeronavegabilidad, el cual es el reconocimiento oficial de que aquella máquina es realmente un aparato apto para volar, y si a su vez la matriculación de la aeronave se estima como indispensable para poder inscribirla provisionalmente en su estado de construcción, ambas exigencias se muestran como incompatibles, y, por tanto, no serán posibles estas inscripciones provisionales, y en consecuencia tampoco lo serán las de su hipoteca.

La cuestión no es insoluble, a nuestro juicio, dentro del marco de la legislación; basta con que sea factible el suprimir en las inscripciones provisionales ese requisito del número de matrícula y el que esa supresión pueda fundamentarse en alguna norma legal. Todo lo cual creemos que está resuelto por la legislación, sin que ni siquiera se necesite el utilizar para ello algún criterio de analogía o de interpretación forzada de algún precepto.

Ya dijimos en el capítulo anterior que en la inscripción de un buque se exigía la constatación del lugar de su matriculación, y también dijimos que a ese efecto se añadía por el precepto la salvedad de «si estuviere ya matriculado, o del en que haya de matricularse» (núm. 1.º, art. 152 Regl. R. M.); por ello, al no tener este requisito un carácter de ineludible, podía ser compaginado perfectamente con la inscripción de un buque en construcción, bastando con que se omitiese el consignarlo en estas inscripciones, como lo hace el mismo formulario oficial en su modelo XXI.

que es el dedicado a las inscripciones provisionales de los buques en construcción.

Sentada esa base, y teniendo en cuenta que, conforme al artículo 190 del mismo Reglamento, el cual es el último de su título VI, que a su vez es el único que dedica a las aeronaves, «en lo no regulado expresamente en este título, con referencia a la inscripción de aeronaves, se aplicarán las disposiciones... de este Reglamento relativas a buques, en cuanto fueren pertinentes», debemos de concluir que la exigencia del número del registro de matrícula sólo será aplicable respecto de las aeronaves ya construidas, no siendo exigible para las que se encuentren en su fase de construcción. Todo ello en la misma forma que para los buques en esa situación, se determina por el Reglamento y por los formularios oficiales publicados como apéndice del mismo. Y esta conclusión parece estar corroborada por el número 2.º del artículo 181 del Reglamento del Registro Mercantil, ya que en él se exige como otros de los requisitos de la inscripción de la aeronave el de la fase en que se hallase de su construcción, lo cual, al relacionarlo con el número 1.º referente al número del registro de matrícula, ha de interpretarse forzosamente como constituyendo una sola circunstancia, pero de carácter alternativo: la primera para las inscripciones de las aeronaves en construcción, y la segunda para las que ya estén en condiciones legales de realizar el servicio de vuelo.

Aeronaves que deben ser inscritas.

Taxativamente contesta a esta pregunta el artículo 179 del Reglamento, al decir: «Se inscribirán obligatoriamente en el Registro Mercantil las aeronaves de nacionalidad española y de propiedad privada que se destinen o puedan destinarse a fines industriales o mercantiles»... Pudiendo deducirse de su contenido que deberán inscribirse todas aquellas aeronaves que calificamos como de privadas en apartado anterior de este capítulo.

La única cuestión que nos plantea ese artículo es la de determinar si su contenido ha quedado o no reformado por algún otro del Código de Navegación Aérea, el cual no podemos olvidar que es de fecha posterior, y a cuya pregunta hemos de dar

una contestación negativa, basándonos para ello en el siguiente razonamiento.

Que si bien pudiera estimarse que la contestación debería de ser opuesta si nos fijamos en que el artículo 33 del Código dice a este respecto: «en los Registros Mercantiles donde exista sección destinada a la inscripción de las aeronaves y de los actos jurídicos referentes a las mismas, la inscripción será voluntaria», hay que tener en cuenta que esa expresión legal no puede ser entendida en otro sentido sino en el de que el Código no quiere prejuzgar la cuestión, sino dejar en libertad a cualquier otra disposición legal para que pueda disponer sobre ello, bien con carácter general o bien sólo parcialmente, y por esto añade el precepto citado, que, «salvo en los en que las Leyes dispongan expresamente lo contrario», como precisamente hace el artículo del Reglamento que hemos transcrito, y aun termina expresando dicho artículo 33 que comentamos, «cuando tenga lugar la inscripción, se estará a lo establecido en las Leyes y disposiciones vigentes sobre la materia».

Respecto de las hipotecas, con la consiguiente inscripción previa de la aeronave que sea su objeto, se muestra menos indiferente el Código de Navegación Aérea, ya que sólo reconoce como válidas las que hayan sido inscritas, pues para que pueda ejercitar el acreedor algún derecho respecto de la indemnización que corresponda por el seguro de la aeronave, en el caso de siniestro de la misma, se dice por el párrafo segundo del artículo 129, que «para facilitar al acreedor hipotecario el ejercicio de sus derechos, el Juez ante quien se consigne la indemnización le notificará dicho siniestro, si fuere conocido según el Registro de aeronaves». Y no se nos trate de argumentar que con esa indicación se está refiriendo al Registro administrativo y no al jurídico, que se lleva en el Registro Mercantil como Sección independiente del mismo, ya que el Código de Navegación Aérea denomina siempre Registro de matrícula al administrativo, por lo que la denominación utilizada en el precepto transcrito sólo puede referirse al Mercantil.

ACTOS INSCRIBIBLES Y REQUISITOS DE LAS INSCRIPCIONES

El precepto fundamental en este punto es el artículo 177 del Reglamento del Registro Mercantil, por el que se dispone que: «En el Registro Mercantil de la provincia donde hubiere matrícula de aeronaves se abrirá una Sección especial para la inscripción del dominio y demás actos y contratos de trascendencia real relativos a las mismas». En cuyo amplio contenido caben todos los contratos y actos normales en la vida jurídica actual, como asimismo los de esta misma especie que puedan surgir en el futuro. En vista de esa amplitud, vamos a concretarnos a exponer separadamente los requisitos de las principales inscripciones que actualmente son posibles.

A) *Inscripción provisional de aeronaves en construcción.*

De lo ya expuesto sobre ello en la pregunta anterior, así como del contenido de los artículos 181 y 189 del Reglamento del Registro Mercantil, junto con los de ese mismo Cuerpo legal referentes a los buques (como derecho supletorio), hemos de estimar como requisitos de estas inscripciones:

1.º Fase de construcción en que se hallare la aeronave (número 2.º, art. 181), con indicación bastante de que se ha invertido al menos un tercio del valor presupuestado (art. 187), así como del lugar en que se está realizando la construcción; todo ello según certificación librada por un Ingeniero Aeronáutico, con la firma legitimada, y, en su caso, indicación del contrato de construcción que se hubiera celebrado.

2.º Marca de fábrica; nombre, si lo tuviere; señales distintivas, número y potencia de los motores o del organismo impulsor, si los tuviere; fuselaje, capacidad de cargo o de pasaje y cuantas características contribuyan a su más perfecta identificación, así como el lugar de su estacionamiento habitual, que habrá de ser entendido en este caso como el de su construcción antes referido (número 3.º, art. 181).

3.º Su valor (núm. 4.º, art. 181).

4.º Especificación del seguro que se hubiera concertado sobre la aeronave, así como de cualesquiera otros que a ella se reflejaran, indicando la entidad aseguradora, clase, cuantía del seguro y número de la póliza (núm. 5.º, art. 181, en relación con el art. 27 del C.N.A.).

5.º Las circunstancias personales del propietario y la indicación de las del apoderado, con reseña del poder, según resulten de la solicitud presentada al efecto, con la firma legitimada, así como indicación bastante de la solicitud (por aplicación del artículo 190).

6.º Las generales sobre acta de inscripción, asiento de presentación, etc. (párrafo 1.º, art. 181).

B) *Inscripciones primeras.*

Según el artículo 180 del Reglamento:

«La inscripción primera de las aeronaves será de dominio y se podrá practicar en virtud de contrato de entrega o de venta de la entidad constructora, en unión del certificado administrativo de matrícula.

La inscripción de las aeronaves construídas en el extranjero podrá practicarse en virtud de documento público o privado que contenga testimonio notarial o consular de legitimación de firmas.

Cuando la adquisición de la aeronave tenga lugar por contrato de construcción, se considerará título de propiedad la escritura pública de entrega de la misma, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño, en la que hará constar el precio y la forma y condiciones de su pago.

Si el constructor fuera el dueño, se considerará título de adquisición la declaración de propiedad del interesado en la que se haga constar esa circunstancia y las demás necesarias para la inscripción. La firma deberá ser legitimada notarialmente.»

A esto hay que añadir que, conforme al artículo 181:

«La inscripción primera de las aeronaves contendrá, además de las generales, las siguientes circunstancias:

- 1.ª Número de la aeronave en el Registro de la matrícula.
- 2.ª (No es aplicable a las aeronaves ya construidas).
- 3.ª Marca de fábrica; nombre, si lo tuviere; señales distintivas, número y potencia de los motores, fuselaje, capacidad de carga o de pasaje y cuantas características contribuyan a su más perfecta identificación así como el lugar de su estacionamiento habitual.
- 4.ª Su valor.

5.ª Especificación de los seguros concertados y en especial de los de carácter obligatorio, con expresión de la entidad aseguradora, clase, cuantía del seguro y número de la póliza.»

Finalmente, no podemos olvidar que, según el art. 127 del Código de Navegación Aérea, «serán obligatorios el seguro de pasajeros (como es lógico, si la aeronave se destinase a su transporte), el de daños causados a tercero (que se refiere principalmente a los perjuicios que puedan causarse a las propiedades subyacentes durante el vuelo), el de aeronaves destinadas al servicio de líneas aéreas y el de las que sean objeto de hipoteca».

C) *Inscripciones de hipoteca.*

Respecto a estas inscripciones se limita el artículo 188 del Reglamento a realizar una remisión, ya que dispone: «La inscripción extensa de hipoteca contendrá las circunstancias prevenidas en los artículos 40 de la Ley Hipotecaria Mobiliaria y 15 de su Reglamento».

De esas dos normas, la primera no se refiere propiamente a la inscripción, sino a los requisitos de la escritura en que se recoge ya los propios de la inscripción de hipoteca.

Conforme al artículo 40 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria:

«La escritura de hipoteca contendrá, además de las circunstancias generales, las siguientes:

- 1.ª Número que tuviere la aeronave en su registro de matrícula.
- 2.ª Fase de construcción en que se hallare, en su caso.

3.ª Marcas de fábrica y de nacionalidad y cuantas características la identifiquen.

4.ª Domicilio de la aeronave.

5.ª Especificación de todos los seguros concertados y en especial los de carácter obligatorio.»

Los términos de este precepto no pueden ser aplicados hoy literalmente, dado el contenido del Reglamento del Registro Mercantil y del Código de Navegación Aérea, pero sin entrar en detalle sobre este extremo, que resulta claro de todo lo que hasta, ahora venimos exponiendo sobre la materia, si hemos de indicar que la referencia a la nacionalidad, aunque innecesaria, deberá de realizarse, pero no como parece entenderse de las marcas de nacionalidad, y que el domicilio es una expresión equivocada de lo que el 181 del Reglamento del Mercantil denomina lugar de su estacionamiento habitual.

El otro de los artículos aludidos, o sea el 15 del Reglamento de Hipoteca Mobiliaria, está dictado para ser aplicado a todas las hipotecas de esta clase, sea cualquiera el objeto que, de entre los posibles, constituya la inscripción de que en cada caso se trate. Conforme al mismo:

«Toda inscripción extensa de hipoteca mobiliaria expresará necesariamente:

1.º Descripción de los bienes o derechos hipotecados hecha en la forma que se determina en el artículo siguiente (en ese artículo se remite, en cuanto a las aeronaves, a su Ley especial, que aún no estaba dictada, por lo que hoy lo será el art. 181 del Reglamento del Registro Mercantil, transcrito en el apartado anterior).

2.º Título del hipotecante (en este extremo recordamos lo que decimos a final del presente capítulo sobre el certificado de la inscripción de la aeronave).

3.º Nombre, apellidos, domicilio y demás circunstancias personales del hipotecante, del acreedor y, en su caso, del deudor personal.

4.º Importe, en moneda nacional, del principal asegurado, pla-

zo para su devolución, intereses estipulados y cantidad fijada para costas y gastos. (Hoy, admitida por la última reforma del Reglamento Hipotecario la cláusula de estabilización, podrá recogerse alguna de ellas en esta hipoteca).

Expresión literal de las condiciones suspensivas y resolutorias, si las hubiere, y relación de las estipulaciones o cláusulas que puedan afectar a tercero.

6.º Valor fijado para que sirva de tipo en la subasta.

7.º Domicilio pactado para requerimientos y notificaciones al deudor, y, en su caso, al hipotecante no deudor.

8.º Mandatario designado para representar al hipotecante en la venta de los bienes, con expresión de su domicilio (el cual puede ser el mismo acreedor).

9.º Notario autorizante de la escritura y fechas de la misma.

10. Pago o exención del impuesto de Derechos reales, con indicación, en el primer caso, de haberse archivado las cartas de pago.

11. Día y hora de la presentación de la escritura y número del asiento, con referencia al tomo y folio del Diario.

12. Lugar, fecha y firma del Registrador, honorarios devengados y número del Arancel.»

Pese al detallismo con que está redactada la disposición transcrita, aún podrá ocurrir que se requieran otras circunstancias no recogidas en ella. Nos referimos a las cosas que por pacto pueden ser incluidas o las que mediante él pueden ser excluidas de la hipoteca, en cuya materia se tendrá como norma, en cuanto al contenido de la escritura y de la inscripción, que, según el artículo 39 de la Ley de Hipoteca Mobiliaria:

«La hipoteca comprenderá, salvo pacto en contrario, la célula, motores, hélices, aparatos de radio y navegación, herramientas, accesorios, mobiliario y, en general, pertrechos y enseres destinados al servicio de la aeronave, aunque sean separables de éstas. Los repuestos de almacén quedarán hipotecados con la aeronave, siempre que consten inventariados en la escritura de hipoteca».

D) *Restantes inscripciones.*

De una manera general se dice para todas ellas, sin hacer ninguna especificación, por el artículo 182 del Reglamento del Registro Mercantil.

«Las inscripciones en el Registro Mercantil de la transmisión de las aeronaves y de los demás actos y contratos de trascendencia real relativos a las mismas, se practicará en virtud de escritura pública o documento auténtico.»

Esa parquedad de regulación, pues no se alude incluso a las inscripciones, sino sólo al documento base para ellas, nos obligará a aplicar en cada caso las reglas generales determinadas para la inscripción del acto o contrato de que se trate, ya que la especialidad derivada de que su objeto consista en una aeronave, no repercutirá en esas inscripciones, ya que al tener el carácter de segundas o posteriores, la especialidad dimanante de su descripción y de los requisitos exigidos para ella constarán recogidos en la inscripción primera de la hoja registral de la aeronave.

No obstante, dado el criterio sentado por el artículo 190 del Reglamento de estimar como supletorios los artículos del mismo, que dedica a los buques, en todo lo que no esté regulado especialmente en el título sobre las aeronaves, habrá que tenerse en cuenta que en los supuestos de venta de aeronaves con precio aplazado, o en los de tracto sucesivo abreviado, se estará a lo que dijimos en el capítulo anterior respecto de los buques. Y que al tratarse de hipoteca habrá de tenerse en cuenta como requisitos especiales previos a la misma, lo dispuesto por el artículo 2.º de la Ley de Hipoteca Mobiliaria, ya que no puede olvidarse que respecto a las aeronaves, su hipoteca no está asimilada a la inmobiliaria por la ficción legal de estimarla inmueble, como ocurre con los buques, sino que es plenamente mobiliaria y atendida, por tanto, a los requisitos restrictivos que para ella se señalan por la aludida disposición.

CANCELACIONES.

Aunque en el artículo 184 del Reglamento del Registro Mercantil se dice que: «Los asientos del Registro se cancelarán por las causas siguientes:

- 1.ª Destrucción de la aeronave.
- 2.ª Pérdida de la nacionalidad española
- 3.ª Resolución judicial firme.

Los asientos referentes a gravámenes podrán cancelarse, además, en virtud de escritura pública o documentos auténticos en que preste su consentimiento la persona a cuyo favor se hubiese practicado el asiento o sus causahabientes o representantes legítimos». Su contenido no es homogéneo.

En él se recogen dos clases de cancelaciones: Las de asientos a que se refiere la regla 3.ª y el párrafo 2.º, y la de la hoja registral, deberá producirse en los supuestos de destrucción o de pérdida de la nacionalidad.

No se indica en el precepto cómo tendrán que acreditarse estos extremos, pero entendemos que deberá procederse en virtud de los documentos siguientes: La cancelación de asientos, mediante la escritura, documento auténtico o resolución judicial firme que se indican en el mismo artículo. La de la hoja registral, en virtud de una solicitud al efecto, a la cual tendrá de acompañarse un certificado de que la aeronave ha sido dada de baja en el Registro de matrícula; en él se habrá acreditado ya la causa de la baja, bien mediante los procedimientos que se indican por el Código de Navegación Aérea, en el caso de destrucción, o bien mediante la autorización del Ministerio del Aire para que la aeronave pueda ser matriculada o enajenada a extranjeros (art. 16, C. N. A.), en el otro caso.

En los dos supuestos de cierre de la hoja registral de la aeronave habrá de tenerse en cuenta que, conforme al artículo 186 del Reglamento del Registro Mercantil: «No podrá practicarse el cierre de la hoja registral de la aeronave mientras existan cargas o gravámenes pendientes de cancelación».

ANOTACIONES..

Es muy parco el Reglamento en esta materia, pues se limita a indicar por su artículo 189, que: «Las anotaciones preventivas de demanda, embargo o por defecto subsanable, así como su cancelación, se ajustarán a lo dispuesto en los títulos III y IV del Reglamento de la Ley de Hipoteca Mobiliaria». Siendo, pues, a estas normas, de las que ya tratamos en trabajo publicado en esta misma Revista el año 1956, a las que tendremos que acudir en este extremo y las cuales resumiremos agrupándolas en los dos apartados siguientes:

a) *Anotaciones.*

Se regulan los requisitos de estos asientos en el artículo 37 del Reglamento de Hipoteca Mobiliaria, expresivo de que:

«La anotación por defecto subsanable contendrá las mismas circunstancias que la inscripción o anotación, en su caso; indicación del defecto o defectos que la hubieren motivado y expresión de tomarse anotación por el término de sesenta días.

La anotación de embargo expresará, además de la descripción del bien a que se refiere, el procedimiento en que se hubiere decretado, el importe de lo que por principal, intereses y costas se trate de asegurar, el Juez, Tribunal o Autoridad que hubiere ordenado la anotación y el nombre, apellido y demás circunstancias del que la hubiere obtenido, así como el de aquel contra quien se hubiere decretado.

La anotación de demanda expresará la descripción del bien a que se refiere, el nombre, apellidos y demás circunstancias del actor y del demandado, el objeto de la demanda, la fecha del proveído en que se haya acordado su admisión y el Juez o Tribunal que lo hubiere decretado».

Como requisitos de los mandamientos y según los artículos 34, 35, 36 y 37 de dicho Reglamento, hemos de señalar además de los que se deducen de lo expuesto sobre los que habrá de contener la anotación, los de que: Se practicará en virtud de providencia dic-

tada por el Juez o Tribunal que conozca del procedimiento, en mandamiento por duplicado expedido por el Juez o Tribunal en cuyo término jurisdiccional radique el Registro, al cual exhortarán los demás Jueces y Tribunales:

Dichos mandamientos contendrán, inserción literal del particular de la providencia, su fecha y la circunstancia de ser firme. Y si fuere de embargo de varios bienes, expresará la cuantía del crédito y obligación de que respondan todos ellos o la especial de cada uno, si se hubiere efectuado la distribución:

Finalmente, el plazo de estos asientos es diferente de los análogos en el Registro de la Propiedad, ya que conforme al artículo 38, y si bien la anotación por defecto subsanable tendrá una vigencia de sesenta días, prorrogable por el Registrador en virtud de solicitud escrita y razonada del interesado, la anotación judicial tiene como plazo de vigencia el de tres años, aunque éste pueda ser prorrogado hasta la terminación del procedimiento por sentencia firme, en virtud de providencia al efecto del Juez o Tribunal que la hubiere ordenado y salvo que se consignare el crédito asegurado con ella.

b) *Extinción de las anotaciones.*

Como causas de extinción se recogen por el artículo 46 del Reglamento las siguientes:

«Procederá la cancelación de las anotaciones preventivas:

1.º Si se tratase de anotaciones de demanda, cuando por sentencia firme fuere absuelto el demandado o el demandante desistiere del pleito, o se declarase caducada la instancia.

2.º Cuando en el procedimiento de embargo preventivo, juicio ejecutivo, causa criminal o procedimiento de apremio, se mandare alzar el embargo o se enajenaren o adjudicaren en pago los bienes anotados.

3.º Cuando la persona a cuyo favor se hubiere tomado la anotación renunciare a la misma.

4.º Cuando la anotación hubiere caducado conforme a lo prevenido en el artículo 38».

Como causa especial hemos de estimar la recogida en el artículo 45, que expresa: «La cancelación de la inscripción de hipoteca o de prenda producirá y declarará la extinción de las inscripciones o anotaciones posteriores que afecten al crédito hipotecario o pignoraticio respectivo, sin necesidad de asiento especial cancelatorio de las mismas».

Finalmente, hemos de recoger como requisitos de estas cancelaciones y aparte de la especial señalada por el artículo 45, antes transcrito, los consignados por el artículo 48, por el que se dispone:

«La inscripción (debiéndola entender en sentido amplio) de cancelación contendrá las siguientes circunstancias: expresión de quedar cancelado, en todo o en parte, el asiento de que se trate; persona que consienta la cancelación o Autoridad que la decrete; clase y fecha del documento en cuya virtud se haga; Notario o funcionario que la haya autorizado, o Juez, Tribunal o Autoridad que lo hubiere expedido; fecha de la presentación y firma del Registrador.

Al margen del asiento cancelado se extenderá una nota expresiva del número de folio y libro de la cancelación. Aquél se cruzará con tinta roja.

La nota de cancelación por caducidad expresará simplemente el haber transcurrido el plazo de vigencia del asiento caducado.

La cancelación de las anotaciones preventivas se señalará por letras, siguiendo el orden alfabético, cuando no se hiciere por nota marginal».

EFFECTOS DE LA CERTIFICACIÓN REGISTRAL.

En este extremo se dispuso por el artículo 183 del Reglamento del Registro Mercantil, que: «La certificación del Registro Mercantil acreditará la propiedad de la aeronave y será el único medio de justificar la libertad de cargas o los gravámenes que la afecte. En la documentación que deba llevarse a bordo figurará siempre dicha certificación, que deberá presentarse en el Registro cuando se transmita, limite o grave la propiedad de la aeronave para hacer constar en aquélla los asientos practicados».

Pese al tono tajante del precepto, la exigencia de que esta certificación tendrá que ser llevada a bordo de la aeronave ha quedado sin efecto por lo dispuesto en el artículo 20 del Código de Navegación Aérea, ya que en ese precepto, y aparte de otros documentos que no hacen al caso, limita la obligación de llevar a bordo una certificación, no a la del Registro Mercantil, sino a la de la matrícula en el Registro administrativo; la cual viene así a sustituir a aquélla.

CONCLUSIÓN CRÍTICA.

No podemos concluir este capítulo, que dedicamos a las aeronaves, sin consignar la impresión que la lectura de todas esas Leyes nos ha producido. El Código de Navegación Aérea, sin necesidad de ninguna declaración expresa al efecto, pero por el espíritu de sus preceptos e incluso por los términos en que han sido redactados, sin olvidar su rango preferente por tratarse de una ley, ha matado, apenas nacida, la Sección de aeronaves del Registro Mercantil. Vaya ella, pues, a donde van los pequeños fallecidos sin haber recibido las aguas bautismales, al limbo, que es de donde pareció surgir, dada la pobreza y la timidez del articulado que a ella dedicó el Reglamento.

No penséis que las posibles y esporádicas hipotecas van a conseguir su resurrección, pues con la hipoteca mobiliaria de la maquinaria industrial y con la prenda sin desplazamiento, hábilmente disimulados su objeto, podrá conseguirse el crédito necesario sin alterar la paz de los sepulcros de esa Sección. Sólo un «levántate, Lázaro» legislativo podría conseguir ese milagro. Pero la técnica domina al mundo y sólo podremos evadirnos de sus tentáculos si conjugamos el Derecho con los padres de ella, las Ciencias, como ha tenido que hacer la lógica y aun la filosofía, que al fin y al cabo son más afines a la nuestra. El futuro es del espíritu, quién lo duda, pero hay que hacerlo subsistir hasta entonces, conservándole durante este clima de su anticristo.

CAPÍTULO XII

NORMAS TRANSITORIAS, POSTERIORES Y OMISIONES

DISPOSICIONES TRANSITORIAS.

Registro Mercantil de Ceuta.

Disgregado este Registro del de Cádiz, al que antes pertenecía, este hecho ha requerido el dictar una serie de normas de carácter transitorio, cuya esencia radica en el deseo de que la traslación de asientos de uno a otro Registro se realice de una manera transitoria, en vez de serlo automáticamente.

A ese fin se dispuso por la Orden del Ministerio de Justicia de 19 de junio de 1957:

«1.º Que a la inscripción de cualquier documento en el Registro Mercantil de Ceuta, relativo a comerciante, sociedad o buque, inscritos ya en el Registro Mercantil de Cádiz, debe de preceder el traslado de los asientos obrantes en dicho Registro que estuvieren vigentes.

2.º Que, al efecto, los interesados, al solicitar del Registrador Mercantil de Ceuta la inscripción de un documento, harán presente que se trata de comerciante, sociedad o buque inscritos ya en el de Cádiz; y dicho funcionario reclamará del Registrador Mercantil de Cádiz la certificación literal necesaria para el traslado prevenido en el número anterior, a no ser que los interesados presenten certificación literal, solicitada y obtenida a su costa, con tal objeto, de fecha no anterior en más de un mes a la solicitud de traslado.

3.º Que el Registrador de Ceuta procederá a extender el asiento correspondiente, dando cuenta al de Cádiz a los efectos de formalizar la diligencia de cierre.

4.º Que la certificación reclamada, en el supuesto del primer inciso del número segundo, y las operaciones de traslado y cierre

se expedirán y se practicarán de oficio por los respectivos Registradores».

DISPOSICIONES POSTERIORES.

Obligaciones. Requisitos para su emisión.

Dijimos en la regla c) del apartado A) de la pregunta Requisitos para la procedencia de estas inscripciones, al tratar de la emisión y amortización de las obligaciones en el capítulo VIII, que uno de los requisitos generales de estas emisiones era el de la consulta previa al Comité de Crédito a medio y largo plazo, siempre que el importe de la emisión excediera de cinco millones de pesetas o rebasara esa cifra el importe total de las obligaciones de la sociedad emisora, sumando al efecto el de las emisiones anteriores al importe de las que ahora se pretenda emitir.

También expusimos a ese efecto el contenido de los Decretos de 22 de abril y 9 de julio de 1959, reguladores de esta materia y de los que se deducía que de la inobservancia de esa consulta previa no se originaba ningún vicio de nulidad de la emisión, sino simplemente una sanción pecuniaria contra la Sociedad emisora.

Pues bien, habiéndose publicado con posterioridad el Decreto de 6 de septiembre de 1961, que ha venido a sustituir a aquéllos, la doctrina entonces consignada como vigente, según ellos, no ha sufrido alteración por este último, y, por tanto, la puesta en circulación de las obligaciones, bonos u otros títulos de renta fija, realizada sin la previa consulta, sin esperar su resolución o incumpliendo lo acordado por dicho Comité, así como la propaganda o publicidad directa o indirecta de la emisión, realizada fuera de las fechas señaladas por el mismo, no producirá otro efecto, conforme a lo que dispone el artículo 10 de este último Decreto, que el de una sanción consistente en una multa, cuya cuantía se especifica por el mismo.

Indicaremos, finalmente, aun cuando no interesa propiamente al contenido del presente trabajo, que en el artículo 11 del Decreto comentado se precisa la comisión que podrán cobrar las entidades españolas de crédito y previsión por los servicios de aseguramiento de la emisión.

Aportaciones de bienes por extranjeros.

Complementando lo que dijimos en el apartado B) de la pregunta final del capítulo IX, hemos de añadir ahora que, conforme a la Orden de 11 de agosto de 1961 (*Gaceta* de 23 de octubre) y en aplicación de las normas del Decreto-Ley de 27 de julio de 1959, que allí comentamos, se autoriza para que las acciones en poder de extranjeros en las Sociedades de inversión mobiliaria puedan llegar hasta el 50 por 100 del capital de las mismas, requiriéndose autorización previa del Consejo de Ministros para que la participación extranjera pueda rebasar ese tope.

ERRATA POR OMISIÓN.

Aumentos de capital.

Al mecanografiar el borrador del presente, se omitió el transcribir una página a continuación del último párrafo del apartado 3.º: Requisitos posteriores al acuerdo, de la pregunta: Aumentos de capital, del capítulo VII, dedicado a: Las inscripciones del comerciante social: La Constitución, el aumento y la disminución de capital (página 497 del año 1961 de esta Revista), la cual decía así:

Esa obligación, derivada de preceptos fiscales, está hoy en suspenso, conforme a lo dispuesto por el Decreto-Ley de 24 de octubre de 1958 y por la Orden de 13 de noviembre del mismo año, ya que mediante esas disposiciones se ha dejado en suspenso la obligación de efectuar aportaciones suplementarias, por reservas, en las ampliaciones de capital efectuadas con derecho de suscripción preferente por parte de las Sociedades Anónimas o Comanditarias, desde la fecha de la publicación en el *Boletín Oficial del Estado* del referido Decreto-Ley, lo cual se llevó a efecto en fecha 1 de noviembre del mismo año.

No obstante, deberá tenerse en cuenta que, conforme al artículo 2.º del referido Decreto-Ley, «se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro de Hacienda, pueda restablecerse por Decreto la vigencia de los preceptos citados en dicho artículo (que

es el párrafo 4.º del artículo 8.º de la Ley de 31 de diciembre de 1946 y el Decreto-Ley de 2 de febrero de 1951), con las reducciones en la escala de gravamen contenida en el citado Decreto-Ley de 2 de febrero de 1951 que, en su caso, estimare oportuno».

Finalmente, en la norma primera de la antes citada Orden de 13 de noviembre de 1958, se contiene una referencia detallada de los varios preceptos que por ella y por el Decreto-Ley anterior, del que es complementaria, se declaran en suspenso; así como en la tercera se faculta a las entidades afectadas por esta suspensión para que puedan realizar cuantas consultas estimen convenientes, sobre el contenido de estas normas suspensivas y sus disposiciones transitorias, a la Dirección General de Impuestos sobre la Renta.

M. BUENAVENTURA CAMY SÁNCHEZ-CAÑETE.

Registrador de la Propiedad.

INDICE

	Págs.	Año
Capítulo I.— <i>Del Registro Mercantil, su historia y organización actual.</i>		
Concepto del Registro Mercantil.....	39	1960
Precedentes, organización actual y crítica:		
A) Precedentes	43	»
B) Organización actual	45	»
C) Comentarios y crítica.....	48	»
Capítulo II.— <i>De los libros del Registro Mercantil, de la forma de llevarlos y de su analogía con el de la propiedad.</i>		
Libros del Registro Mercantil.....	57	»
a) Libros principales.....	58	»
b) Libros accesorios	60	»
c) Libros y documentos auxiliares.....	64	»
Modos de llevar el Registro Mercantil y sus analogías con el de la Propiedad.....	66	»
Capítulo III.— <i>Publicidad, calificación y recursos contra ella.</i>		
La publicidad.....	163	»
Fe pública registral o publicidad material.....	165	»
Publicidad en sentido formal	167	»
Legislación registral.....	168	»
La calificación registral.....	171	»
1.º Faltas subsanables.....	175	»
2.º Faltas insubsanables.....	179	»
Recursos contra la calificación.....	180	»
Recurso gubernativo:		
a) Quién puede interponerlo.....	181	»
b) Contenido	182	»
c) Efectos de su interposición.....	184	»

	Págs.	Año
d) Tramitación	184	1960
e) Efectos de su resolución	188	»
f) Timbre en esta jurisdicción	189	»
Recurso judicial	191	»
Capítulo IV.— <i>Objeto y efectos de la inscripción.</i>		
Objeto	510	»
Inscripciones referentes a personas físicas	512	»
Inscripciones referentes a personas jurídicas	513	»
Inscripciones referentes a cosas	513	»
Efectos	514	»
Efectos de la inscripción en favor del inscribiente	516	»
Efectos negativos de los títulos no inscritos	520	»
Efectos positivos en favor de tercero, de los títulos no inscritos ..	520	»
Efectos especiales de algunas clases de inscripciones	525	»
Capítulo V.— <i>De la inscripción del comerciante individual.</i>		
Carácter de la inscripción	666	»
Quiénes son comerciantes o empresarios individuales a estos efectos. Normas generales	671	»
Menores representados por sus padres	671	»
Menor de edad emancipada	674	»
Usufructuario de establecimiento mercantil	675	»
Circunstancias de las inscripciones. Inscripciones que abren folio ..	676	»
Inscripciones y anotaciones segundas y posteriores	680	»
Documentos necesarios para efectuarlas	682	»
La mujer en relación con el ejercicio del comercio	685	»
Mujer casada comerciante:		
A) Situaciones normales del matrimonio	686	»
a) Autorización expresa	686	»
b) Autorización tácita	687	»
c) Inscripciones posteriores	691	»
B) Situaciones anormales del matrimonio	692	»
Mujer del comerciante	692	»
Capítulo VI.— <i>De las Sociedades: Generalidades e inscripción.</i>		
La conciencia como característica de la persona física o jurídica ..	830	»
La actuación por sí misma. ¿Es la causa de la diferenciación? ..	834	»
¿Es el reconocimiento el carácter diferencial?	835	»
¿Personas o sujetos de derecho?	837	»
Clasificación de los sujetos de derecho	840	»
La inscripción de los sujetos de derecho	842	»
Sociedades que deben inscribirse	846	»
Carácter de la inscripción	850	»
Capítulo VII.— <i>La inscripción del comerciante social. La constitución, el aumento y la disminución de capital.</i>		
La constitución	447	1961.
Sociedades Anónimas: Asiento preliminar	449	»
Escritura de constitución	454	»
Los Estatutos	458	»
Requisitos de fondo para la validez del pacto social	466	»

	Págs.	Año
Inscripción	470	1961
Sociedades de responsabilidad limitada: Requisitos de fondo para la validez del pacto social.....	472	»
Inscripción y escritura.....	476	»
Sociedades Colectivas y Comanditarias: Sociedades Colectivas...	478	»
Sociedades Comanditarias.....	480	»
Sociedades extranjeras.....	482	»
Sucursales y Agencias.....	485	»
Aumentos de capital: Circunstancias de estas inscripciones	488	»
Requisitos previos.....	489	»
1.º Acuerdo. Sus requisitos formales	490	»
2.º Contenido del acuerdo.....	493	»
3.º Requisitos posteriores al acuerdo (Véase errata por omisión en el capítulo XII)	495	»
4.º Requisitos en casos especiales.....	497	»
Aumentos de capital sin mediar aportaciones.....	498	»
Disminuciones de capital	501	»

Capítulo VIII.—La inscripción del comerciante social: Obligaciones,

administradores, transformación, fusión y rescisión parcial.

Emisión y amortización de obligaciones y similares: Reglas generales	797	»
Documentos necesarios para la inscripción.....	800	»
Requisitos para la procedencia de estas inscripciones:		
A) Requisitos generales para la emisión.....	803	»
B) Requisitos especiales para las emisiones efectuadas por Sociedades Anónimas	807	»
C) Requisitos para la cancelación:		
1.º Cancelación de la garantía.....	808	»
2.º Cancelación por recogida de la emisión:		
a) Casos generales	810	»
b) Supuesto especial cuando la garantía sea hipotecaria	811	»
c) Conversión de obligaciones en acciones.....	811	»
d) Cancelaciones en virtud de convenio.....	812	»
e) Cancelación por disolución.....	812	»
f) Cancelación por no llegarse a poner en circulación la emisión acordada.....	818	»
g) Cancelación de la autorización para efectuar la emisión	819	»
Circunstancias de estas inscripciones.....	819	»
Nombramiento y cese de Administradores y Liquidadores. Poderes	821	»
Transformación:		
A) Consideraciones generales	826	»
B) Requisitos para su validez.....	827	»
C) Inscripción	834	»
Fusión y absorción:		
A) Consideraciones generales	835	»
B) Requisitos para su validez.....	835	»
C) Inscripción	841	»

	Págs.	Año
Rescisión parcial:		
A) Consideraciones generales	847	1961
B) Exclusión de un socio	848	»
C) Separación de un socio	853	»
Capítulo IX.— <i>La inscripción del comerciante social: La disolución y las demás inscripciones no comprendidas en epígrafes anteriores.</i>		
Disolución y extinción: Consideraciones generales	946	»
Causas de disolución	948	»
A) Para las Colectivas y Comanditarias	949	»
B) Para las Anónimas	951	»
C) Para las de Responsabilidad Limitada	955	»
D) ¿Es causa de disolución la reunión en una sola mano de todas las acciones o participaciones sociales?	956	»
E) La nulidad y la rescisión como posibles causas de disolución	958	»
Inscripción de la disolución	963	»
A) Colectivas y Comanditarias	964	»
B) Anónimas y de Responsabilidad Limitada	965	»
Efectos	967	»
Extinción	968	»
Prórroga del plazo: Consideraciones generales	970	»
Requisitos de la prórroga:		
1.º Acuerdo	971	»
2.º Escritura	972	»
3.º Inscripción	973	»
4.º Tiempo en que deberá realizarse	973	»
Actos, contratos y acuerdos que modifiquen el contenido de los documentos inscritos: Regla general	974	»
Cambio de domicilio social	975	»
A) Requisitos generales de estas inscripciones	976	»
B) Cambio a provincia distinta	977	»
C) Cambio a provincia distinta, pero subsistiendo en la anterior alguna Sucursal o Agencia	979	»
D) Cambio a provincia donde ya lo tuvo con anterioridad	980	»
E) Cambio dentro de la misma provincia	980	»
F) Cambio dentro de una misma localidad	981	»
Desembolsos sucesivos del capital social	981	»
Transmisión y prenda de participaciones sociales	982	»
Modificaciones de la Sociedad	984	»
Acta de la firma de las acciones con estampilla	986	»
Modificación de las reglas del Sindicato de obligacionistas	987	»
Supuestos anotables	988	»
Aportaciones de bienes sitos en el extranjero	989	»
A) Aportaciones de bienes o derechos sitos en el extranjero	991	»
B) Aportaciones de bienes por extranjeros	993	»
Capítulo X.— <i>De los buques.</i>		
Concepto y reglas generales	1120	»
Actos y contratos inscribibles: Reglas generales y carácter de la inscripción	1123	»

	Págs.	Año
Clases de inscripciones. Inscripciones provisionales.	1125	1961
Inscripciones primeras.	1127	»
Inscripciones de transferencia o gravamen.	1132	»
Inscripciones especiales: Ventas en procedimiento ejecutivo.		
Reanudación del tracto. Venta con precio aplazado. Hipoteca.		
Transmisión del crédito hipotecario. Cambio de matrícula.		
Y modificaciones en el buque.	1135	»
Anotaciones.	23	1962
Cancelaciones.	27	»
Cierre de la hoja registral.	33	»
Títulos inscribibles.	36	»
Circunstancias de las inscripciones.	41	»
Certificación registral de propiedad.	47	»
 Capítulo XI.—De las aeronaves.		
Consideraciones generales.	51	»
Definición.	54	»
Requisitos para que puedan inscribirse.	56	»
Cuáles podrá serlo.	58	»
Supuestos de excepción.	60	»
Aeronaves que pueden ser inscritas.	64	»
Actos inscribibles y requisitos de las inscripciones:		
A) Provisional de aeronaves en construcción.	66	»
B) Inscripciones primeras.	67	»
C) Inscripciones de hipoteca.	68	»
D) Restantes inscripciones.	71	»
Cancelaciones.	72	»
Anotaciones:		
a) Anotaciones.	73	»
b) Extinción de las anotaciones.	74	»
Efectos de la certificación registral.	75	»
Conclusión crítica.	76	»
 Capítulo XII.—Normas transitorias, posteriores y omisiones.		
Disposiciones transitorias: Registro Mercantil de Ceuta.	77	»
Disposiciones posteriores.	78	»
Obligaciones: Requisitos para su emisión.	78	»
Aportaciones de bienes por extranjeros.	79	»
Errata por omisión: Aumentos de capital.	79	»