

LA INCIDENCIA DE LA REFORMA DE LA LEGISLACIÓN MARÍTIMA ESPAÑOLA EN EL REGISTRO DE BUQUES[♦]

Dra. María del Pino Domínguez Cabrera¹

SUMARIO: I.- Introducción. II.- El registro de buques en el Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima: III. La Oficina de matrícula. 1. Rasgos principales, regulación y órganos competentes. 2. Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables. 3. Contenido y efectos de la inscripción. 4. Finalidad y efectos. 5. Publicidad registral. Principios. 6. La Oficina de Matrícula Especial de Buques y Empresas Navieras. IV.-El Registro de Buques. 1. Regulación, organización y rasgos principales. 2. Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables. 3. Contenido de la inscripción. 4.- Publicidad registral. Principios. Conclusiones. Bibliografía.

I.- Introducción

Se ha decidido por parte del Gobierno impulsar definitivamente el transporte marítimo español, para ello se ha elegido la redacción del Anteproyecto de la Ley General de la Navegación Marítima² (ALGENAMAR), que fue presentado el 21 de febrero de 2005 en el Ministerio de Justicia³. El Anteproyecto persigue regular las situaciones jurídicas relacionadas con la actividad marítima en aguas territoriales españolas. Su aprobación por las Cortes sustituirá algunas normas vigentes en el sector portuario, como el Libro III del actual Código de Comercio de 1885⁴. El ALGENAMAR pretende regular de forma integral el Derecho de la Navegación, abarcando aspectos relativos a la ordenación

[♦] Este artículo fue presentado a la revista el día 23 de octubre de 2006 y fue aceptado para su publicación por el Comité Editorial el día 7 de diciembre de 2006, previa revisión del concepto emitido por el árbitro evaluador.

¹ Doctora en Derecho, profesora del Área de Derecho mercantil (Facultad de Ciencias Jurídicas, Universidad de Las Palmas de Gran Canaria-Gran Canaria-Islas Canarias-España).

² Los trabajos de preparación de esta propuesta comenzaron en el mes de mayo de 1999, cuando se constituyó, en el seno de la sección de Derecho Mercantil de la Comisión General de Codificación, una sección especial para la reforma del Derecho de la Navegación, bajo la presidencia de Justino Duque. Disponible en la dirección URL: <http://www.derechomaritimo.info/ALGNM.htm>.

³ Está formado por 597 artículos, y sus correspondientes Disposiciones Adicionales, Transitoria única, Derogatoria y Finales.

⁴ Tal y como señala la doctrina más autorizada en esta materia “no parece que la reforma del libro tercero sobre el comercio marítimo del venerable Código de Comercio sea el molde adecuado para dar entrada a toda la materia (...) el Código de Comercio es una idea superada, no por la idea codificadora sino por la limitación temática”. ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: «La Codificación de la Legislación Marítima», en ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores): *La reforma de la legislación marítima*, Navarra, 1999, p. 15.

administrativa, vehículos y sujetos, contratos de buques y auxiliares, accidentes, limitación de responsabilidad, y contrato de seguro marítimo, además de una serie de normas procesales⁵. La finalidad consiste en adecuarse a las necesidades de la navegación moderna, teniendo en cuenta que actualmente España, carece de una legislación propia que aglutine y disponga las condiciones de todas las actividades de los operadores que intervienen en el tráfico marítimo.

Conviene destacar que el Anteproyecto exige el reconocimiento de la importancia del buque como vehículo de la navegación sobre el que inciden todas las relaciones jurídicas nacidas con ocasión de la navegación, y como se señala en el Anteproyecto, la importancia del buque se manifiesta en el hecho de que está sometido a un doble registro, en el Registro de Buques, Sección del Registro de Bienes Muebles; y en la Oficina de Matrícula.

El propósito de estas páginas se limita a la exposición del tratamiento que el ALGENAMAR otorga al registro de buques, efectuando un análisis comparativo con la regulación actual.

II.- El registro de buques en el Anteproyecto de Ley General de la Navegación Marítima

Nuestro Derecho positivo cuenta con un sistema público de registro que es dual y obligatorio, pues el buque debe estar inscrito primeramente en el Registro Marítimo (RM) pero también en el Registro de Bienes Muebles (RBM). Y ello teniendo presente que la inscripción en el RBM requiere la previa inscripción del buque en el RM⁶.

El ALGENAMAR mantiene dicho sistema dual, en contra de la tendencia del Derecho comparado más próximo que ha optado por un sistema unitario⁷, puesto que distingue entre el Registro de Buques en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles (Rb) y la Oficina de Matrícula⁸ (OM). El artículo 132.1 del ALGENAMAR establece que la

⁵ En la Memoria de la PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA elaborada por la Comisión General de Codificación (sección de derecho mercantil) se señala que la reforma gira entorno de los elementos centrales de la materia de la navegación; el medio acuático en el que se realiza la navegación; el vehículo con el que se realiza la navegación; la persona que organiza los instrumentos con los que se realiza el desplazamiento por el agua, y la actividad principal realizada. Disponible en la dirección URL: <http://www.derechomaritimo.info/ALGNM.htm>.

⁶ V. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, Madrid, segunda edición, 2002, p. 211.

⁷ Como es el caso del Registro Público Marítimo Nacional de México, el Registro Nacional de Buques de Argentina o del Registry of Shipping and Seamen del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. V. DOMINGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, Madrid, 2005, p. 178.

⁸ Artículo 118, 1 y 2 que establece lo siguiente:

“1. El Registro de Buques radica en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y es un Registro de titularidades y gravámenes, destinado a proporcionar seguridad a las relaciones jurídicas respecto de los buques que en él se inscriban.

primera inscripción del buque en el Rb será la de dominio, debiéndose practicar mediante la correspondiente aportación del certificado de la hoja de asiento en la OM.

El RBM tiene, como sabemos, carácter mercantil y posee efectos jurídicos privados, quedando sujeto básicamente a las normas contenidas en el RRM de 1956, en la Orden del Ministerio de Justicia de 19 de julio de 1999 por la que se aprueba la Ordenanza para el Registro de Venta a Plazos de bienes Muebles (ORVPbm) y en el R.D. 1828/1999 de 3 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Registro de condiciones generales de la contratación (RRcgc). Por su parte, el Registro Marítimo está formado, en sentido amplio, por el Registro Marítimo ordinario o general (esto es, el Registro Marítimo Central (Reg.MC) y los registros de matrícula de cada Capitanía Marítima, anteriormente, registros de distritos marítimos)⁹ y por un Registro Marítimo Especial que es el Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA). Ese Registro Marítimo ordinario, al igual que el REBECA, tiene carácter administrativo, hallándose regulado en el Real Decreto 1027/1989, de 28 de julio, sobre Abanderamiento, Matriculación de Buques y Registro Marítimo (RDAb)¹⁰ y en la Ley 27/1992 de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM). Cabe añadir que los datos relativos a los buques inscritos en los Registros de matrícula tienen acceso al Reg.MC en la Dirección General de la Marina Mercantil (DGMM)¹¹. Se advierte, por tanto, como ha puesto de manifiesto la doctrina, que el Registro Marítimo se organiza o estructura en un plano doble: el central (correspondiente al Reg.MC de la DGMM) y el periférico (correspondiente al Registro llevado en las Capitanías Marítimas y que se completa con el REBECA)¹².

Por su parte, en el ALGENAMAR el Rb se mantiene como registro de titularidades y gravámenes¹³, regulándose por lo establecido en la propia Ley General de la Navegación Marítima, Disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, de reforma parcial y adaptación de la legislación mercantil a las directivas de la Comunidad Económica Europea (CEE) en materia de sociedades, disposiciones complementarias y lo no previsto se regirá, con carácter supletorio, por la Ley y Reglamento Hipotecarios. ALGENAMAR

2. La Oficina de Matrícula es un servicio integrado en la Administración marítima, destinado a mantener la identificación y el control administrativo de los buques españoles”.

⁹ El RDAb habla indistintamente de registro de matrícula de buques y de registro del distrito marítimo. Cfr., por ejemplo, los artículos 3 y 7 del RDAb.

¹⁰ BOE 15-8-1989, núm. 194, modificado por el R. D. 167/2001, de 23 de febrero (BOE. de 24 de febrero de 2001). Establece la LPEMM, en su disposición transitoria séptima, que siguen vigentes las normas del RDAb hasta que no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de esa Ley.

¹¹ Resulta así del artículo 9 del RDAb, que ordena la incorporación el Reg.MC de “todos los datos de los buques, necesarios para conocer todas las posibilidades de su utilización, así como para poder informar debidamente y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y lista; exportación, desguace, pérdida total por accidente y, en general, cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque desde su entrada en servicio hasta su baja del registro”.

¹² GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, cit., p. 212.

¹³ Señala la Memoria del ALGENAMAR que “con el cambio de nombre se pretende poner de manifiesto la distinta función de una y otra institución, quedando reservados al Registro de Buques los efectos jurídicos de la publicidad de titularidades y gravámenes inscritos. Para dar fluidez al tráfico y economizar tiempo y gastos, se prescriben comunicaciones recíprocas entre ambas instituciones”. Disponible en la dirección URL: <http://www.derechomaritimo.info/ALGNM.htm>.

somete el Rb a la dependencia del Ministerio de Justicia, a cargo concretamente de los registradores de la Propiedad y Mercantil¹⁴.

Además, a la OM se le asigna mantener la identificación y control administrativo de los buques españoles quedando integrado como servicio de la Administración marítima. Por su parte, estará formado, por las Oficinas de Matrícula¹⁵ y por el actual REBECA que cambia su denominación y pasa a llamarse Oficina de Matrícula Especial de Buques y Empresas Navieras (OMEBEN)¹⁶. Tanto la OM como la OMEBEN mantienen el carácter administrativo, regulándose por la futura Ley y por la LPEMM, en lo afectante a la OMEBEN¹⁷. Sin embargo, nada se dice en el ALGENAMAR sobre la existencia de una OM que centralice los datos relativos a los buques inscritos en las distintas OM, parece, pues, que la OM queda organizada en planos periféricos correspondientes a las OM llevadas en las Capitanías Marítimas, y que se completa con el OMEBEN.

En otro orden de cosas, si atendemos al ámbito material de inscripción, sabemos que en el actual RM encontrarían asiento aquellas circunstancias y elementos técnicos que permiten identificar el buque y reconocer al mismo la legitimidad para enarbolar la bandera o pabellón nacional; mientras que en el RBM quedaría constancia de las circunstancias que afectan a la propiedad y a los gravámenes sobre el buque. Sin embargo, la dualidad del sistema público registral se prolonga con una verdadera duplicidad registral por cuanto, como sostiene la doctrina más autorizada, «ni el Registro Administrativo se limita a los aspectos técnicos y de identificación del buque ni el Registro Mercantil se limita a la mención de la propiedad y de los gravámenes sobre el buque», sino que «ambos abarcan los dos tipos de cuestiones»¹⁸. A título ilustrativo, podemos destacar el párrafo segundo del artículo 75 de la LPEMM, que ordena dejar constancia en la inscripción de los buques, a los efectos de su identificación, de «los actos y contratos por los que se adquiriera o transmita su propiedad [y] los de constitución de hipotecas o imposición de derechos reales...». Exigencias éstas que ya figuran en el artículo 149 del RRM de 1956¹⁹.

¹⁴ Cfr. Artículos 118.1 y 128, 129.1 del ALGENAMAR

¹⁵ En el ALGENAMAR no se regula expresamente éste hecho pero la lectura combinada de los artículos 129.2, 140 y 148 nos permite concluir que se establecen tantas oficinas de matrícula como Capitanías marítimas existen.

¹⁶ El Anteproyecto en su Disposición Adicional Segunda viene a disponer el cambio de nombre del REBECA.: «1. El Registro Especial de Buques y empresas navieras, regulado en la Disposición Adicional 15ª de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, se denominará Oficina de Matrícula Especial de buques y empresas navieras y se regirá por lo previsto en su normativa específica (...)».

¹⁷ Cfr. Disposición Adicional Segunda del ALGENAMAR.

¹⁸ ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y GARCÍA GABALDÓN, JOSÉ LUIS: «Abanderamiento y registro de buques y de buques en construcción», *Revista de Derecho Marítimo*, volumen XI, 1994, p. 438.

¹⁹ En el mismo sentido la Dirección General de los Registros y del Notariado (DGRN) en el numeral 1 de la Instrucción de la DGRN de 26 de abril de 2001, sobre datos a remitir por los Registros de buques al Registro Central de Bienes Muebles, ha dispuesto que la obligación de remisión de datos por parte de los Registradores de Bienes Muebles al Registrador Central de Bienes Muebles «se extiende a las inscripciones y anotaciones practicadas en el Registro de Buques, de manera que el Registro Central deberá tener pleno conocimiento de los siguientes datos: a) Nombre del buque, número OMI (Organización Marítima Internacional), pabellón, arqueo y lista, así como matrícula nacional y NIB (número de identificación del buque), si constan. (...)»

En ese ámbito material, el ALGENAMAR pretende delimitar el campo competencial del Rb y la OM, aunque mantiene la duplicidad registral. Así, la OM asume la identificación y control administrativo de los buques españoles. En la hoja de asiento de los buques en la OM deberán hacerse constar por expreso mandato normativo el nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que legal o reglamentariamente se determinen. Ahora bien, mantiene la mención a los cambios de titularidad, gravámenes o sus modificaciones siempre previa comunicación del Rb en que figuren inscritos²⁰. Por su parte, el ALGENAMAR atribuye al Rb la inscripción o anotación de los actos, contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques así como la constitución, modificación y cancelación de gravámenes, limitaciones de disponer, arrendamientos y situaciones jurídicas que se puedan prever, siendo la primera inscripción de cada buque la de dominio²¹.

En el plano de los mecanismos para la coordinación de registros, sabido es que actualmente la coordinación interregistral opera ad extra: es fruto de las disposiciones de nuestro ordenamiento que ordenan las relaciones entre registros de diferente naturaleza: esto es, entre el Registro marítimo y el RBM²². En este sentido el ALGENAMAR regula expresamente la coordinación interregistral estableciendo la obligación que compete a los titulares del Rb y OM de este extremo mediante las correspondientes comunicaciones referida a los asientos que se practiquen, propios de su competencia²³.

Como hemos apuntado, la inscripción de los buques en el Registro Marítimo y en el RBM tiene carácter obligatorio y no potestativo. Prueba de ese carácter obligatorio, por lo que se refiere al Registro Marítimo, son los artículos 6 y 8 del RDAb. En virtud del primero, “el titular de un buque, embarcación o artefacto naval de cualquier lista tiene la obligación... de solicitar su matriculación...”; mientras que el artículo 8 establece que en la DGMM “se llevará un Registro Marítimo Central de todos los buques”. Por si fuera poco, el artículo 2 del propio RDAb señala que, “para estar amparados por la legislación española, acogidos a los derechos que esta concede y arbolar la bandera española, los buques, embarcaciones y artefactos navales deberán estar matriculados en uno de los registros de matrícula de buques de las Jefaturas Provinciales de Marina Mercante.”. No obstante, conviene precisar que en lo tocante a los registros de matrícula, sólo se permite la matriculación en uno de ellos, correspondiendo al titular del buque elegir el puerto de matrícula²⁴. El carácter obligatorio de la inscripción en el Registro Marítimo resulta implícitamente del artículo 75.4 de la LPEMM, al decir que “la inscripción en el Registro de buques... no exime del cumplimiento de los deberes de inscripción en otros Registros

²⁰ Cfr. artículos 118.2 y 120, 122.1 del ALGENAMAR.

²¹ Cfr. artículo 131 y 132.2 del ALGENAMAR.

²² Para un examen de los medios de coordinación entre los actuales RM y RBM v. DOMINGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, cit., pp. 272-279.

²³ Cfr. Artículos 119 y 122.2 ALGENAMAR.

²⁴ Artículo 2, párrafo segundo, del RDAb: “Cada buque, embarcación o artefacto naval solo podrá estar matriculado en uno de los registros enunciados en el párrafo anterior”. El artículo 13 del RDAb señala que “el titular podrá elegir el puerto de matrícula”.

públicos que puedan existir”. En este sentido, el art. 147 del RRM de 1956, dispone que “la inscripción de los buques en el Registro Mercantil es obligatoria”²⁵.

El ALGENAMAR mantiene el carácter obligatorio de la inscripción de los buques en la OM y el Rb. Prueba de ese carácter obligatorio, por lo que se refiere a la OM son los artículos 110.5, 120, 149 y 151. En virtud del primero, “el buque se identifica por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón...”. Por su parte el artículo 120 señala, “La constancia en la hoja de asiento será obligatoria y se practicará conforme el sistema de listas previsto reglamentariamente”; mientras que el artículo 149 señala que “el abanderamiento es el acto que otorga el derecho a enarbolar el pabellón español...Todos los buques incluidos en la Oficina de Matrícula estarán abanderados en España”. Por su parte el artículo 151 establece que “los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española”. Además, se infiere del contenido del artículo 130.1 del Anteproyecto pues dispone la obligatoriedad de la inscripción en el Rb al señalar que “todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en el Registro de Buques”, y ello teniendo en cuenta que la primera inscripción en el Rb se practicará tras aportar entre otros documentos, certificación de la hoja de asiento de la OM²⁶.

²⁵ Sin embargo, la obligatoriedad de la inscripción en el Registro Marítimo ordinario de los buques inscritos en el REBECA se ha resuelto de modo diferente. El legislador no ha querido exigir que todos los buques inscritos en el Registro ordinario y, además, en el REBECA mantengan esa doble inscripción registral, sino que ha optado por un criterio funcional (el ámbito donde los buques navegan) para determinar si los buques que han accedido al REBECA causan o no baja en el Registro ordinario. Así es, puesto que si un buque inscrito en el Registro Marítimo ordinario se inscribe en el REBECA y tiene por destino exclusivo o único la navegación exterior o extranacional (Según la LPEMM, “*navegación exterior* es la que se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción y puertos o puntos situados fuera de dichas zonas”, mientras que la “*navegación extranacional* es la que se efectúa entre puertos o puntos situados fuera de las zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos y jurisdicción”. Asimismo, por *navegación interior* se entiende “la que transcurre íntegramente dentro del ámbito de un determinado puerto o de otras aguas interiores españolas” (cursiva nuestra) (artículo 7.2). Y, como *zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción*, se consideran “las aguas interiores, el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva” (artículo 7.1), será dado de baja en el Registro ordinario (Disposición Adicional Decimoquinta, Tres, apartado 1, párrafo primero de la LPEMM: “La inscripción en el Registro especial de buques que realicen exclusivamente navegación exterior o extranacional, supondrá la baja simultánea del Registro a que se refiere el artículo 75 de la presente Ley”. Anteriormente, el artículo 75.3 de la propia LPEMM ya previó que lo dispuesto en el mismo habría de entenderse “sin perjuicio de lo preceptuado en la disposición adicional decimoquinta”). Sin embargo, para el caso de buques que no realicen de forma exclusiva navegación exterior o extranacional sino que además efectúen una navegación de cabotaje (o sólo realicen esta última), el régimen jurídico registral se desdobra puesto que “será el del Registro ordinario para la navegación de cabotaje y el del Registro especial... para la navegación exterior o extranacional” (Disposición Adicional Decimoquinta, Tres, apartado 1, párrafo segundo de la LPEMM. El artículo 7.2. de la misma Ley define la navegación de cabotaje como “la que, no siendo navegación interior, se efectúa entre puertos o puntos situados en zonas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción” (artículo 7.2 de la LPEMM).

²⁶ Cfr. Artículo 132.1 del ALGENAMAR

III.- La Oficina de matrícula

1.- Rasgos principales, regulación y órganos competentes

Como es sabido, la Constitución española de 1978 otorgó al Estado la competencia exclusiva sobre la Legislación mercantil y sobre la Marina Mercante y el Abanderamiento de buques²⁷, careciendo de competencia sobre estas materias las Comunidades Autónomas y otros entes territoriales. Confirmando esto, el Anteproyecto mantiene el carácter estatal de la futura Ley como señala en su Disposición Final Tercera²⁸.

Frente a los diversos instrumentos normativos que hoy regulan el Registro Marítimo como institución administrativa²⁹ el Anteproyecto de Ley pretende dar una respuesta integradora para convertirse, como propugnaba la doctrina en “único medio de integrar sin violencia las normas de Derecho público atinentes a la navegación marítima”³⁰.

El ALGENAMAR nos presenta la OM como un registro de carácter administrativo³¹ y público³² al que tienen acceso para su inscripción los buques abanderados en España, pero no así el naviero³³, cuya inscripción será obligatoria o potestativa en el Rb³⁴, según

²⁷ El artículo 149 de la Constitución española confiere al Estado la competencia exclusiva sobre las siguientes materias marítimas: legislación mercantil; legislación laboral; pesca marítima, sin perjuicio de las competencias que en la ordenación del sector atribuyan a las Comunidades Autónomas; Marina Mercante y abanderamiento de buques, iluminación de costas y señales marítimas y puertos de interés general.

²⁸ Señala al Disposición Final Tercera. “la presente Ley se ampara en los apartados 6, 8 y 20 del artículo 149. 1. de la Constitución y será aplicable en toda España”.

²⁹ Son básicamente la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante (LPEMM), (modificada por las leyes 10/1994, 13/1996, 62/1997, 50/1998, 53/2002, 10/2003, Ley 48/2003, de 26 de noviembre, de régimen económico y de prestación de servicios de los puertos de interés general, Ley 62/03, de 30 de diciembre, de medidas fiscales, administrativas y de orden social, afectada por el Real Decreto-ley 3/2005, de 18 de febrero, por el que se adoptan medidas en relación con la prestación de servicios portuarios básicos y se amplía el plazo para la transformación de las sociedades estatales de estiba y desestiba en agrupaciones portuarias de interés económico y por la Sentencia del TC 40/1998) y el Real Decreto sobre abanderamiento, matriculación y registro de buques (RDAb), sin perjuicio de que el procedimiento para el acceso de los buques a dicho Registro resulte afectado, por el Reglamento de inspección y certificación de buques civiles (RICb) y la Ley de Pesca Marítima del Estado (LPME). Para un examen del régimen anterior al que hoy se aplica, v.; DOMINGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, cit., pp. 192-205.

³⁰ GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», en ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores): *La reforma de la legislación marítima*, cit., p. 94.

³¹ El artículo 118.2 señala: “La Oficina de Matrícula es un servicio integrado en la Administración marítima, destinado a mantener la identificación y el control administrativo de los buques españoles”. Además el artículo 120.1 “La matrícula tiene por objeto el control administrativo de los buques nacionales”.

³² El artículo 121 “La Oficina de Matrícula de buques es pública. Cualquier persona podrá obtener certificaciones, extractos y copias, en los términos que se determine reglamentariamente”.

³³ Cfr. artículos 120.1, 122.1 del ALGENAMAR.

³⁴ La LPEMM nos presenta el Reg.MC como un registro público de carácter administrativo – el artículo 75.1 de la LPEMM. En el RDAb cabe hallar de forma implícita la condición de registro público y administrativo del Reg.MC. Así, el artículo 9 del RDAb señala que a dicho Registro “deberán incorporarse todos los datos de los buques, necesarios... para poder informar debidamente y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y lista; exportación, desguace, pérdida total por accidente y, en general, cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque...” – al que tienen acceso

se refiera al naviero que dedique el buque a la navegación con fines empresariales o el naviero que no sea propietario³⁵.

2.- Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables

Al examinar el concepto de buque como objeto registral³⁶, éste se ordena en la categoría de buque, embarcación y artefacto naval, pero siendo considerados todos como vehículos de la navegación.

los buques abanderados en España, así como las empresas navieras españolas, téngase en cuenta que en relación al naviero, el artículo 19 del C. de c. exige la inscripción obligatoria del naviero (persona física y persona jurídica), prescribiéndose en caso de incumplimiento del deber de inscripción la pérdida de su derecho a limitar su responsabilidad, pues el naviero no inscrito responderá con todo su patrimonio de las obligaciones contraídas. (artículo 19 del C. de c.). Claro está, se trata de una disposición que opera en el ámbito del Registro mercantil. Por su parte, el RDAb califica igualmente los Registros de matrícula como públicos y administrativos, -artículo 3 del RDAb: “Los registros de matrícula de buques, serán públicos y de carácter administrativo”-, pero a estos Registros no tienen acceso las empresas navieras, puesto que el Registro de empresas navieras es competencia no de las Capitanías marítimas, sino de la DGMM. Es decir, que en el ámbito registral periférico, que viene representado por los Registros de matrícula, se registran únicamente los buques, embarcaciones y artefactos navales - Así es por el simple hecho de que en las listas o libros foliados de los Registros de matrícula no existe ninguno destinado a empresas navieras. Artículo 4.1 del RDAb: “El registro de matrícula se llevará en varios libros foliados denominados *listas* en los que se registrarán los buques, embarcaciones y artefactos navales atendiendo a su procedencia y actividad” (subrayado nuestro)-, quedando el Registro de empresas navieras para el ámbito central o estatal, bajo la competencia de la DGMM - Artículo 10 del RDAb: “En la Dirección General de la Marina Mercante existirá un registro de empresas marítimas...”. Además, entre las actuaciones que, según el RDAb, son competencia de los Registros de matrícula no figura la inscripción de las empresas navieras. En efecto, el artículo 7 del RDAb les atribuye, entre otros cometidos, “instruir los expedientes de construcción, matrícula y abanderamiento de los buques, embarcaciones y artefactos navales que hayan de figurar en dicho registro”. Ello se corrobora en el artículo 5 del R.D. 1246/1995 sobre la constitución y creación de las Capitanías marítimas, cuyo artículo delimita las funciones de los Capitanes Marítimos, entre las que no consta ninguna referida al registro de empresas navieras, sino funciones relacionadas con la flota civil española, plataformas fijas y buques civiles extranjeros situados en aguas en las que España ejerce soberanía, derechos soberanos o jurisdicción (artículo 5). De la sistematización y procedimientos organizados por el RDAb se deduce, además, que la inscripción en el Registro de matrícula precede en el tiempo a la que se realizará en el Reg.MC, - Obsérvese que los artículos sobre los Registros de matrícula están situados en la sección primera del Capítulo I (artículos 1 a 7) del RDAb y, por tanto, antes que las disposiciones relativas al Reg.MC, que se encuentran en la sección segunda del mismo Capítulo (artículos 8 y 9). Si se observa el procedimiento para la matriculación de buques construidos en España, el artículo 15 del RDAb sirve para ilustrar el orden temporal de tramitación antes señalado, puesto que “el expediente se iniciará en el distrito marítimo del lugar de construcción una vez concedida por la Dirección General de la Marina Mercante la autorización de construcción solicitada por el astillero constructor y el titular contratante”-, aunque uno y otro están interrelacionados.

³⁵ Cfr. artículos 214 y 215 del ALGENAMAR.

³⁶ *Al delimitar la noción de buque a los efectos tanto del RDAb como de la LPEMM, que son las normas básicas en lo que concierne al Registro Marítimo ordinario, comprobamos que el RDAb maneja una noción extraordinariamente amplia de los artefactos inscribibles, puesto que el artículo 1 contempla “todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad”. Esta amplitud en cuanto al objeto registrable no se ve afectada por el artículo 4 del RDAb, que prescinde del criterio del tonelaje pero únicamente a los efectos de la inclusión y clasificación de los buques, embarcaciones y artefactos navales en alguno de los nueve libros foliados o Listas en los que se lleva el*

Registro. Al contrario, el mismo artículo 4 confirma la amplitud señalada al establecer y ordenar las nueve Listas que integran cada Registro de matrícula. Efectivamente, el contenido de cada Lista corrobora igualmente la notable diversidad de buques, embarcaciones y artefactos navales registrables en las Listas 1 a 9 del Registro:

- las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, los remolcadores de altura, los buques de apoyo y los dedicados al suministro a dichas plataformas que no estén registrados en otra lista (lista primera);

- los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente que se dediquen al transporte marítimo de pasajeros, de mercancías o de ambos (lista segunda);

- los buques de construcción nacional o importados con arreglo a la legislación vigente destinados a la captura y extracción con fines comerciales de pescado y de otros recursos marinos vivos (lista tercera) (Hemos de tener presente que, en virtud del R.D. 167/2001, de 23 de febrero, por el que se modifica parcialmente el artículo 63 del RDAb, esta disposición pasó a tener la siguiente redacción: “El cambio de Lista, la inscripción y la baja de los buques pesqueros en el Registro Marítimo requerirá el previo informe del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación”. Esta modificación dió cumplimiento al Dictamen 90/0384 de la Comisión Europea que, habiendo efectuado el análisis del RDAb, concluyó que la antigua redacción de aquel precepto (“En relación con los buques pesqueros se requerirá el previo informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación en los supuestos de cambios de lista y de importación y exportación”), al subordinar la importación y exportación de los barcos de pesca a la exigencia de un informe favorable del Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, constituía un incumplimiento de las obligaciones derivadas de los artículos 28 y 29 del Tratado constitutivo de la CE. Estas disposiciones prohíben las restricciones cuantitativas y las medidas de efecto equivalente que obstaculicen el comercio (en este caso, la importación y exportación de buques) entre los Estados miembros. La modificación introducida por el R.D. 167/2001 contribuyó, pues, a adaptar nuestro Derecho positivo a las obligaciones derivadas del Derecho comunitario).

- los remolcadores, embarcaciones y artefactos navales dedicados a los servicios de puertos, radas y bahías (lista quinta);

- las embarcaciones deportivas o de recreo que se exploten con fines lucrativos (lista sexta);

- las embarcaciones de construcción nacional o debidamente importadas, de cualquier tipo y cuyo uso exclusivo sea la práctica del deporte sin propósito lucrativo o la pesca no profesional (lista séptima);

- los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local (lista octava);

- y, con carácter provisional, los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza, exceptuándose las embarcaciones deportivas construidas en serie, con la debida autorización (lista novena o de registro provisional).

Además, cada una de estas listas se acompaña de otra especial y complementaria en la que se registran los buques, embarcaciones y artefactos importados con abanderamiento provisional (Artículo 4.1 y 4.2 del RDAb).

Por su parte, el artículo 75 de la LPEMM señala que son objeto de inscripción en el Registro Marítimo los buques abanderados en España. Comoquiera que la disposición transitoria séptima de dicha Ley remite a un desarrollo reglamentario que aún no se ha operado (Disposición transitoria séptima de la LPEMM: “El régimen existente a la entrada en vigor de esta Ley en materia de autorización de (...) registro y abanderamiento de buques (...) continuarán vigentes en tanto no se aprueben por el Gobierno las disposiciones reglamentarias pertinentes en desarrollo de la presente Ley y siempre que resulten compatibles con lo establecido en la misma”), continúa vigente -como ya antes fue advertido- el RDAb. Sin embargo, esta circunstancia no es óbice para que debemos tener en cuenta qué entiende la LPEMM por buque, cuestión que ya examinamos detenidamente y que conviene ahora volver a evocar al examinar los objetos susceptibles de inscripción o registro.

Recordemos que la LPEMM define las nociones de buque civil y de buque mercante, así como la de plataformas fijas (Artículo 8, apartados 2, 3 y 4 de la LPEMM: “2. Se entiende por buque civil cualquier

La definición proyectada³⁷ tiene en cuenta los requisitos propuestos en su día por la doctrina que defendió un “concepto unificado, común y general de buque, que sirva tanto para las relaciones privadas como de las públicas nacidas con ocasión de la navegación”³⁸. Además, como ofrece el Derecho comparado se hace expresa delimitación del concepto de buque, de embarcación y de artefacto naval³⁹, utilizando para ello criterios como la eslora mínima (entre buque y embarcación), falta de destino efectivo a navegar (artefactos navales destinados a permanecer en un punto fijo de las aguas), inaptitud para navegar (artefactos navales amarrados, varados o fondeados en un lugar fijo, y destinados, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación)⁴⁰. Igualmente y en relación a los artefactos navales, se recoge una previsión excluyente

embarcación, plataforma o artefacto flotante, con o sin desplazamiento, apto para la navegación y no afecto al servicio de la defensa nacional. 3. Se entiende por buque mercante todo buque civil utilizado para la navegación con un propósito mercantil, excluidos los dedicados a la pesca. 4. Se entiende por plataforma fija todo artefacto o instalación susceptible de realizar operaciones de exploración o de explotación de recursos naturales marítimos o de destinarse a cualesquiera otras actividades, emplazado sobre el lecho de la mar, anclado o apoyado en él”). De modo que, a simple vista, parece que estas últimas no deben ser inscritas en el Registro Marítimo puesto que el citado artículo 75 ordena la inscripción únicamente de los “buques” abanderados en España, lo que a tenor de las definiciones ofrecidas por la Ley llevaría a no exigir la inscripción de las plataformas fijas. Esta dificultad debe, sin embargo, soslayarse recurriendo de nuevo a la disposición transitoria séptima de la LPEMM. Esta mantiene vigente el RDAb, cuya lista primera no deja lugar a dudas sobre la obligación de inscribir -también- las plataformas de extracción de productos del subsuelo marino, sin más distingos.

Por consiguiente, los buques, las embarcaciones y los artefactos navales inscribibles a tenor del RDAb y de la LPEMM son prácticamente todos, lo que justifica que el Registro Marítimo, aparte de público, administrativo y obligatorio, tenga en cuanto a su objeto un *alcance universal* (En este sentido, GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, cit., p. 213).

Incluso los buques de Estado tienen acceso al Registro Marítimo, puesto que el RDAb ordena registrar, “en la lista octava... los buques y embarcaciones pertenecientes a organismos de carácter público tanto de ámbito nacional como autonómico o local” (Artículo 4.1.h) del RDAb).

Comparado con la LPEMM, hallamos nuevamente una disparidad entre ambas normas por cuanto el artículo 8.2 de la Ley deja fuera de la flota civil española a las embarcaciones, plataformas o artefactos flotantes que estén afectos al servicio de la defensa nacional. Aunque la previsión del párrafo 1 del artículo 1 del RDAb proclama la aplicabilidad de éste “a todos los buques, embarcaciones y artefactos navales, cualquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividad”, pudiendo llevar a pensar que también son registrables, lo cierto es que en la realidad los buques afectos a la defensa nacional española no se inscriben en los Registros de matrícula.

³⁷ El artículo 107 del Anteproyecto, establece que “Se entiende por buque todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas”.

³⁸ GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: “Estatuto jurídico del buque: Privilegios marítimos e hipoteca naval”, ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores) *La reforma de la legislación marítima*, cit., pp. 97 y ss.

³⁹ Los artículos 108 y 109 del ALGENAMAR establecen respectivamente los conceptos diferenciados de embarcación y artefacto naval señalando: “Se entiende por embarcación el buque que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a 24 metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización”. El artefacto naval “es toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situadas en un punto fijo de las aguas. También lo es el buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación. 2. No tienen la condición de artefactos navales las obras e instalaciones que por encontrarse permanentemente sujetas al fondo de las aguas, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil”.

⁴⁰ Cfr. Arts. 107 y 108, 109.1 y 109.1 del ALGENAMAR

puesto que no tendrán dicha consideración “las obras e instalaciones que por encontrarse permanentemente sujetas al fondo de las aguas, tienen la consideración de bienes inmuebles con arreglo al Código Civil”⁴¹. Por lo tanto, las plataformas fijas asimiladas por el C.c. a los inmuebles que acceden al Registro de la Propiedad en la OM⁴².

3.- Contenido y efectos de la inscripción

⁴¹ Cfr. Art. 109.2 del ALGENAMAR.

⁴² Con respecto a la naturaleza de los diques y construcciones del artículo 334.9 del C.c., deben distinguirse con carácter previo si estos diques y construcciones son o no flotantes: (a) si no son flotantes, estaremos dentro del concepto de “construcciones” del apdo. 1 del artículo 334 del C.c. y tienen, en consecuencia, la consideración de inmuebles desde que se produzca la adherencia al suelo y mientras tal adherencia perdure. V. MARÍN CASTÁN, en SIERRA GIL DE LA CUESTA, IGNACIO (coordinador): *Comentario del Código civil*, III, Barcelona, 2000, pp. 11 y 12. (b) Si los diques y construcciones son flotantes, estaremos, desde el punto de vista civil, ante *inmuebles por destino*. V. CLAVERÍA GOSÁLBEZ, *Comentario del Código civil*, vol. I, Ministerio de Justicia, Madrid, 1993, p. 930; GIL RODRÍGUEZ, J.: *Manual de Derecho civil I (Introducción y Derecho de la persona)*, Madrid, 1995, pp. 461-462; ALBACAR LÓPEZ: *Código civil (Doctrina y Jurisprudencia)*, II, Madrid, 1995, p. 8, LASARTE ÁLVAREZ, C.: *Principios de Derecho civil*, I, 8ª edición, Madrid, 2002, pp. 414-415. O’CALLAGHAN: *Código civil (Comentado y con jurisprudencia)*, 4ª edición, Madrid, 2004, p. 372. DÍEZ PICAZO Y GULLÓN: *Sistema de Derecho civil*, I, Madrid, 2003, pp. 396-397. Sin embargo, el profesor Lacruz Berdejo discrepa de esta postura al entender que las construcciones flotantes están muy lejos de ser inmuebles por destino, pues su destino resulta, objetivamente, de su propia consistencia y no de la voluntad del dueño: su condición inmobiliaria es, así, imborrable, independiente del arbitrio, similar a la de las construcciones. LACRUZ BERDEJO: *Elementos de Derecho civil*, I-3, 3ª edición, Madrid, 2005, p.19.

Para que pueda hablarse de inmuebles por destino o de relación pertenencial entre una cosa mueble y una cosa inmueble deben concurrir los tres requisitos siguientes: 1º) el acto jurídico de destinación, en el cual tiene un papel relevante la voluntad de quien lo realiza; 2º) la relación de servicio entre la cosa accesoria y la cosa principal; y 3º) la voluntad o el propósito de quien realiza la destinación, de que el vínculo establecido en virtud de ella sea durable o permanente. V. DÍEZ-PICAZO, L.: *Fundamentos de Derecho civil patrimonial*, III, Madrid, 1995, p. 190. Conviene también recordar que este destino no consiste necesariamente en servir a un inmueble [v. SANTOS BRIZ, en ALBALADEJO, M. y DÍAZ ALABART, S. (dirs.): *Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales*, v. 1, Madrid, 1990, p. 36], sino en la mera localización del objeto en un lugar indicado, unida a la intención de no variarla súbitamente. Por lo demás, el propietario de estos diques y construcciones flotantes no pierde la facultad de desafectar el objeto para atribuirle otra función o simplemente para disponer de él de forma separada, ni sus acreedores quedarán privados de la posibilidad de embargarlo aisladamente. [v. GIL RODRÍGUEZ, J.: *Manual de Derecho civil I (Introducción y Derecho de la persona)*, cit., p. 462], y en caso que se hipoteque el inmueble al que el dique o construcción flotante esté aplicado la carga hipotecaria no le afecta salvo que medie pacto expreso para ello [v. Resolución de la DGRN de 19 de noviembre de 1943]. En definitiva, este tipo de bienes al ser colocados en un punto fijo para desempeñar una función que implica una estabilidad similar a la de los bienes comprendidos en los números 1º, 2º y 3º del artículo 334 del C.c., provoca que el ordenamiento los repute, al menos a los efectos del artículo 334 del C.c., como bienes inmuebles. V. CLAVERÍA GOSÁLBEZ, *Comentario del Código civil*, vol. I, cit., p. 930.

Por último, el hecho de que se considere a estos diques y construcciones flotantes como inmuebles por destino, salva la aparente contradicción que existe con el Derecho mercantil donde este tipo de diques y construcciones flotantes son considerados como bienes muebles a tenor de lo dispuesto en el artículo 585 del C. de c. y 146 del RRM de 1956, esto es, ha de entenderse que estos bienes muebles devienen inmuebles por destino si se dan los requisitos previstos en el número 9º del artículo 334 del C.c. (estar destinado por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa).

En el ALGENAMAR el contenido de la inscripción en la OM está referida a todos aquellos elementos que permiten identificar al buque "...por su nombre, matrícula, numeración de la Organización Marítima Internacional (número OMI), pabellón, arqueo y cualesquiera otros datos que reglamentariamente se determinen..."⁴³. Como consecuencia de lo anterior, y en relación a la actual regulación⁴⁴, se delimita expresamente el carácter administrativo de la OM, abocada –como el actual RM- al control estatal de los buques que enarbolan su pabellón⁴⁵. De hecho, se establece una prohibición expresa al señalar que los cambios de titularidad, gravámenes o sus modificaciones sólo se podrán hacer constar en la OM por medio de comunicación remitida por el Rb previamente inscrito⁴⁶.

4.- Finalidad y efectos

De acuerdo con lo expuesto hasta ahora, podemos decir que la OM de buques responde a un sistema de registro administrativo que tiene, por tanto, efectos jurídicos eminentemente públicos, su finalidad es doble: servir al propósito de control del Estado sobre su flota y, en segundo lugar, dar publicidad al contenido de sus asientos, lo cual es inherente a la existencia de todos los registros públicos⁴⁷.

Los registros marítimos de carácter administrativo tienen por finalidad esencial funcionar como instrumentos al servicio de las necesidades de control de cada Estado sobre la flota que lleva su pabellón. Un motivo de peso en las naciones marítimas tradicionales para el control de la flota a través de su registro tiene que ver con la necesidad de garantizar el acceso del Estado a la utilización de los buques mercantes en tiempo de conflicto, una vez que el Estado puede privar al propietario de un buque de sus servicios a fin de apoyar operaciones militares. Es evidente también que el Estado tiene interés en someter a control la flota de su pabellón para prevenir y en su caso eliminar los peligros y riesgos inherentes a la navegación y que, para este fin, precisa conocer -a través de su registro- los bienes que se destinan y las personas que se dedican a la navegación⁴⁸.

Esa finalidad general de la institución registral administrativa de control y vigilancia estatal sobre la flota de su pabellón es considerado por la doctrina como causa que impide "la

⁴³ Artículo 122 del ALGENAMAR

⁴⁴ Para un estudio del contenido de la inscripción en el Registro Marítimo ordinario v. DOMINGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de Buques, Embarcaciones y Artefactos Navales*, cit., pp. 208-214.

⁴⁵ Cfr. Artículo 120.2 del ALGENAMAR.

⁴⁶ Cfr. Artículo 122.2 del ALGENAMAR

⁴⁷ Cfr. Art. 118.2 del ALGENAMAR.

⁴⁸ V. ANDERSON III, H. EDWIN: «The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives», *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, winter 1996, No. 1, pp. 143-144. TORRENTE, ANDREA: «Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione», *Rivista del Diritto della Navigazione*, vol. XVIII-I (1952, Parte I), p. 8. El profesor Righetti apunta, en el mismo sentido, al «carattere amministrativo primario delle registrazioni, effettuate principalmente al fine di esercitare un controllo sui beni destinati alla navigazione marittima». RIGHETTI, GIORGIO: *Trattato di Diritto Marittimo*, Milano, 1987, parte prima, tomo secondo, p. 1129, párr. 206.

unificación de la publicidad registral del buque”, manteniéndose el actual sistema dual de registro de buques⁴⁹.

5.- Publicidad registral. Principios

Pero, la OM, además de la función de control, tiene asignada como finalidad dar publicidad al contenido de sus asientos, lo cual es inherente a la existencia de todos los registros. En efecto, la sociedad en general y la administración tienen interés en que los hechos, actos y negocios jurídicos relacionados con los buques -y que dan contenido al oportuno asiento- puedan ser conocidos. En tal sentido, todos los Registros proporcionan publicidad a cualquier circunstancia o eventualidad, que sea de interés general y que se haya inscrito en el correspondiente Registro»⁵⁰. El ALGENAMAR ha cuidado de señalar expresamente el *carácter público*⁵¹ del Registro administrativo de buques⁵².

Sin perjuicio del carácter obligatorio de la inscripción de los buques en la OM, cabe añadir que estamos en presencia de una *publicidad con efectos fundamentalmente declarativos*⁵³: ni la existencia del buque como tal, ni el nacimiento de los derechos sobre los mismos dependen de la inscripción, puesto que surgen o se producen antes de acceder a la OM. Por eso, éste lo que hace es dar constancia pública de la existencia del buque y de los derechos que existen sobre el mismo, es decir hechos y actos jurídicos que ya han tenido lugar al margen del Registro. Como hemos dicho ya, las inscripciones registrales relativas a los buques tienen como finalidad permitir que la administración y la sociedad en general conozcan o puedan conocer, a través de los asientos registrales, la existencia de los buques, embarcaciones y artefactos navales de pabellón español, al

⁴⁹ Cfr. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», cit., p. 100.

⁵⁰ Como ha escrito un eminente civilista, «todos los Registros existentes en el mundo del Derecho tienen al menos una nota común: *publicar* un hecho, acto o negocio jurídico con el objeto de que los mismos puedan ser conocidos por terceros a los que no resulta indiferente (...). LASARTE ÁLVAREZ, CARLOS: *Principios de Derecho Civil*, Tomo Quinto (Propiedad y derechos reales. Segunda parte), 3ª edición, Madrid, 2002, p. 349.

⁵¹ Cfr. Art. 121 del ALGENAMAR.

⁵² La LPEMM como el RDAb se han cuidado de señalar expresamente el *carácter público* del Registro administrativo de buques: la primera cuando estipula que “el Registro de buques... un registro *público* de carácter administrativo”; el RDAb, cuando establece que “los Registros de Matrícula de Buques, serán públicos y de carácter administrativo” (Artículos 75.1 de la LPEMM y 3 del RDAb). Igualmente, conviene advertir que el RDAb, con relación al Reg.MC, añade que “deberán incorporarse todos los datos de los buques, necesarios para... poder informar debidamente...” sobre las vicisitudes administrativas y de otra índole (peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y Lista; exportación, desguace, pérdida total por accidente) que el buque registrado experimente hasta que cause baja en el Registro (Artículo 9 del RDAb: “Al Registro Central deberán incorporarse todos los datos de los buques, necesarios para conocer todas las posibilidades de su utilización, así como para poder informar debidamente y proponer la resolución que proceda en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre y Lista; exportación, desguace, pérdida total por accidente y, en general, cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque desde su entrada en servicio hasta su baja del Registro”).

⁵³ Como señala el profesor Gabaldón García “...vista la obligación de registrar el buque (...) podría pensarse en la posibilidad de otorgar a dicha inscripción efectos constitutivos sobre la propia noción de buque, de tal modo que un buque no inscrito no sería sino un bien mueble ordinario, sometido como tal al Derecho común no al especial de la navegación”. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», cit., p. 99.

igual que los derechos reales y las sucesivas vicisitudes que les afectan. En este sentido, el Registro Marítimo sigue lo que constituye una regla general en nuestro ordenamiento jurídico: el carácter declarativo de la inscripción⁵⁴.

Sin embargo, la indicada regla quiebra y la inscripción pasa a tener efectos constitutivos respecto a los siguientes derechos: el derecho a enarbolar el pabellón español y el derecho a que tanto el buque como los actos y contratos que se otorguen a bordo queden amparados y sujetos al ordenamiento jurídico español. El Anteproyecto es muy claro respecto a una y otra cosa, puesto que ha previsto que, “todos los buques incluidos en la Oficina de Matrícula estarán abanderados en España”⁵⁵, también cuando establece que “los buques debidamente matriculados y abanderados en España tendrán, a todos los efectos, la nacionalidad española”⁵⁶. Entre estos efectos, indudablemente están los que contempla nuestro C.c. al prescribir que “los buques... así como todos los derechos que se constituyan sobre ellos quedarán sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, matrícula o registro”; lo que completa señalando que “los contratos, testamentos y demás actos jurídicos... si... fueren otorgados a bordo de buques... durante su navegación, se entenderán celebrados en el país de su abanderamiento, matrícula o registro”⁵⁷.

Dicho ello, y teniendo en cuenta los principios básicos de la publicidad registral mercantil⁵⁸, cabe decir que la publicidad de la OM se manifiesta al menos en los principios de (a) *publicidad obligatoria*, (b) *tracto sucesivo*, (c) *legalidad registral*, (d) *titulación pública* y (e) *publicidad formal y oponibilidad* de los actos registrados.

a) El primero de esos principios, el de *publicidad obligatoria*, los buques deben estar necesariamente matriculados en uno de las OM “... será obligatoria y se practicará conforme al sistema de listas previsto reglamentariamente”⁵⁹. Desde un punto de vista objetivo, la obligatoriedad no se agota con el acto inicial de inscripción, sino que alcanza,

⁵⁴ LASARTE ÁLVAREZ, CARLOS: *Principios de Derecho Civil*, Tomo Quinto (Propiedad y derechos reales. Segunda parte), cit., p. 403.

⁵⁵ Cfr. Artículo 149 del ALGENAMAR.

⁵⁶ Artículo 152 del ALGENAMAR. Como dice la profesora Isabel Martínez, «el dato de la inscripción no es un elemento esencial del concepto jurídico de buque, dado que un buque existe jurídicamente con independencia de que se haya inscrito en un Registro público, si bien [...] *su inscripción en el Registro Marítimo de Buques*, de carácter administrativo, *es necesaria para que el buque pueda arbolar la bandera española* (o del país en que sea registrado) y sea considerado un buque “nacional”». MARTÍNEZ JIMÉNEZ, ISABEL: «Abanderamiento y nacionalidad del buque», en Varios Autores: *Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, José María Bosch Editor, primera edición, Barcelona, 2000, pp. 203-204, en nota nº 9 a pie de página (cursiva nuestra). Cfr. asimismo ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo*, Barcelona, 2001, p. 342; GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, cit., p. 212; URÍA, RODRIGO: *Derecho Mercantil*, Madrid, Marcial Pons Ediciones jurídicas y sociales S.A., vigésimo octava edición (revisada con la colaboración de María Luisa Aparicio), Madrid-Barcelona, 2002, p. 1103; RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*, Oñati, 1990, pp. 26 y 28.

⁵⁷ Artículos 10.2 y 11.1, párr. segundo del C.c.

⁵⁸ Cfr. URÍA, RODRIGO: *Derecho Mercantil*, cit., pp. 83 y ss.; BROSETA PONT, MANUEL; MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO: *Manual de Derecho Mercantil*, volumen I, cit., pp. 128-130, VICENT CHULIÁ, FRANCISCO: *Introducción al Derecho Mercantil*, 17ª edición, Valencia, 2004, pp. 143-146.

⁵⁹ Cfr. Artículo 122.2 del ALGENAMAR.

además, a todos los datos relativos a los buques y a cuantas modificaciones, alteraciones o vicisitudes les afecten después haber sido inscritos.

b) El principio de *tracto sucesivo* expresa la concatenación sucesiva de todos los actos relativos a la propiedad del buque, a la constitución de cargas y gravámenes sobre el mismo, así como todas las modificaciones y alteraciones que el objeto registral (buques, embarcaciones y artefactos navales) experimenten a lo largo de su *vida* hasta llegar a causar baja. Eso sí, teniendo en cuenta que con la nueva regulación se delimitan las funciones de la OM, es decir, se integra por todos aquellos elementos que permitan la identificación y control administrativo de los buques⁶⁰, cualquier cambio de titularidad, gravamen o sus modificaciones sólo podrán constar por comunicación del Rb en que previamente se encontrara inscrito⁶¹, por ello, los asientos que se practiquen en el Rb deberán coordinarse con las anotaciones que se hagan en la hoja de asiento de la OM a través de comunicaciones que, directamente, deberán hacerse los titulares del Registro y la Oficina en la forma que reglamentariamente se determine⁶².

c) El principio de *legalidad registral* es inherente a la misma actividad registral y significa que los responsables de la OM deben verificar que los documentos y certificaciones presentados, y en virtud de los cuales se solicita la inscripción del buque en la OM, son los exigidos legalmente. En este sentido, el Anteproyecto está plagado de disposiciones relativas al cumplimiento de los requisitos formales legalmente exigidos para la obtención de las oportunas autorizaciones administrativas (construcción del buque, conceder el cambio temporal de pabellón y la matriculación definitiva, para enarbolar el pabellón y otras múltiples incidencias). Esto supone, evidentemente, un ejercicio de calificación sobre la validez extrínseca de los documentos y certificaciones aportados para su reflejo registral y aboca a un acto administrativo que aprueba o deniega la inscripción. Obviamente la eventual decisión administrativa de denegación podrá ser impugnada mediante los oportunos recursos administrativos y en su caso contencioso-administrativos.

d) El principio de *titulación pública* sirve de refuerzo al de legalidad registral. Supone que la inscripción registral se practica previa constatación de que a la solicitud se acompañan los *documentos públicos* requeridos para la constancia fehaciente de su contenido en OM⁶³.

e) Consecuencia del ya expresado carácter público del Registro Marítimo, el principio de *publicidad formal y oponibilidad de los actos registrados* ilustra una idea doble: primero, que cualquier persona tiene acceso al mismo para tener conocimiento de cuantos datos o asientos registrales puedan interesarle⁶⁴ y, segundo, la posibilidad de invocar la exactitud los asientos registrales y el valor probatorio inherente a las

⁶⁰ Cfr. El artículo 122 del ALGENAMAR.

⁶¹ Cfr. El artículo 122.2 del ALGENAMAR.

⁶² Cfr. El artículo 119.1 del ALGENAMAR.

⁶³ Cfr. El artículo 121 del ALGENAMAR.

⁶⁴ Cfr. El artículo 121 del ALGENAMAR.

certificaciones registrales como documentos públicos expedidos por los responsables de la OM⁶⁵.

6.- *La Oficina de Matrícula Especial de Buques y Empresas Navieras*

Por su localización geográfica, los segundos registros pueden estar ubicados en territorios o posesiones de ultramar, pudiendo calificarse de registros off-shore, caso del segundo registro Territorio antártico francés-Islas Kerguelen o el segundo registro británico de las Islas Malvinas; o bien tratarse de registros especiales, que corresponderían a los segundos registros situados dentro del territorio estatal, continental o insular, caso del OMEBEN, del MAR (registro de Madeira), NIS (Registro Internacional de Buques de Noruega), ISR (Registro Internacional de Buques de Alemania) o del Registro internazionale italiano; y que quedan sujetos a un régimen diferenciado respecto al régimen ordinario aplicable al Registro marítimo nacional clásico. Como para el registro marítimo nacional clásico, pueden estos segundos registros adoptar un modelo abierto o cerrado según se permita o impida el registro de buques que no son propiedad de personas físicas o jurídicas nacionales del Estado en cuyo segundo registro se pretende la inscripción.

En el Anteproyecto de Ley el REBECA⁶⁶ cambia de nombre pasando a llamarse OMEBEN, y se regirá por lo previsto en su normativa específica⁶⁷ pero manteniendo su consideración de segundo registro nacional.

IV.- El Registro de Buques

1.- Regulación, organización y rasgos principales

Como ya señalamos, el sistema español de registro de buques es doble⁶⁸, porque junto al Registro Marítimo ordinario, de carácter público y administrativo y con efectos básicamente jurídicos, existe un Registro de Bienes Muebles (RBM) integrado por

⁶⁵ El artículo 119.2 del ALGENAMAR señala: “Los titulares de los Registros de Buques y de las Oficinas de Matrícula sólo tendrán competencia para expedir certificaciones del contenido que sea propio de los respectivos asientos a su cargo, pero no de los que les consten por comunicaciones derivadas de la obligada coordinación entre ambos organismos. No obstante, si se pidiera en uno de ellos certificación referida a extremos contenidos en el otro, deberá admitirse la solicitud y requerir del Registro u Oficina competente que la expida, con objeto de que el solicitante pueda obtener en un solo organismo toda la publicidad formal referida al buque”.

⁶⁶ Para un estudio más exhaustivo DOMÍNGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, cit, pp. 229-251.

⁶⁷ El anteproyecto en su Disposición Adicional Segunda viene a señalar el cambio de nombre del REBECA.

⁶⁸ Con el matiz que se introduce al analizar el REBECA. Efectivamente, los buques inscritos en el Registro Marítimo ordinario que sean inscritos en el REBECA y que no realicen únicamente navegación exterior o extranacional, no causan baja simultánea en el primero de estos Registros. De manera que, si ello se suma a su inscripción en el RBM, existirá una situación de triple registro.

seis secciones, la primera de las cuales tiene por objeto el registro de buques y aeronaves⁶⁹.

El Anteproyecto mantiene el Rb como un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, que tiene carácter mercantil y efectos jurídico privados.

La regulación del Registro mercantil supuso una importante ruptura en relación con la regulación anterior. Con la exclusión del Registro Mercantil de los libros de buques y aeronaves, el Registro Mercantil se ha quedado como un Registro destinado a la inscripción del comerciante individual y social y de los hechos y actos inscribibles que les afecten, fundada en el sistema de folio personal⁷⁰. Mientras que la inscripción del buque y de los derechos reales se ha independizado, pasando a integrar junto con la inscripción de las aeronaves, la sección primera del nuevo RBM, basada en el sistema de folio real⁷¹.

En cuanto a la organización del RBM, hay que comenzar diciendo que la situación actual es de transitoriedad y de complicada ubicación normativa de las disposiciones aplicables, pues se hace necesario acudir al R.D. 1828/1999 que aprueba el RRcgc y a la Orden, de 19 de julio de 1999, que aprueba la ORVPbm.

Como consecuencia, principalmente, de la disposiciones adicional y transitoria, únicas, de dicho R.D., se creó el RBM, en cuya sección primera se inscriben los buques y las aeronaves, y cuya entrada en funcionamiento se produjo el 23 de febrero de 2000. Además, ese R.D. habilita al Ministerio de Justicia para dictar, a través de la DGRN, las

⁶⁹ El apdo. 1 de la Disposición adicional única del R.D. 1828/1999 que aprueba el RRcgc crea el RBM, integrado por las siguientes secciones: 1. Sección de Buques y Aeronaves, 2. Sección de Automóviles y otros Vehículos de Motor, 3. Sección de Maquinaria industrial, establecimientos mercantiles y bienes de equipo, 4. Sección de otras Garantías reales, 5. Sección de otros bienes muebles registrables y 6. Sección del Registro de Condiciones Generales de la Contratación.

⁷⁰ Artículo 81 del RRM de 1996:

“ Sujetos y actos de inscripción obligatoria.

1. Será obligatoria la inscripción en el Registro Mercantil de los siguientes sujetos:

- a) El naviero empresario individual.
- b) Las sociedades mercantiles.
- c) Las sociedades de garantía recíproca.
- d) Las cooperativas de crédito, las mutuas y cooperativas de seguros y las mutualidades de previsión social.
- e) Las sociedades de inversión colectiva.
- f) Las agrupaciones de interés económico.
- g) Las cajas de ahorro.
- h) Los fondos de inversión.
- i) Los fondos de pensiones.
- j) Las sucursales de cualquiera de los sujetos anteriormente indicados.
- k) Las sucursales de sociedades extranjeras y de otras entidades extranjeras con personalidad jurídica y fin lucrativo.
- l) Las sociedades extranjeras que trasladen su domicilio a territorio español.
- m) Las demás personas o entidades que establezcan las leyes.

2. En la hoja abierta a cada uno de los sujetos mencionados en el apartado anterior se inscribirán necesariamente los actos o circunstancias establecidos en las leyes o en este Reglamento”.

⁷¹ Cfr. Art. 131.1 del ALGENAMAR

disposiciones necesarias para resolver las cuestiones suscitadas por la entrada en funcionamiento del RBM.

Su estructura consta de un nivel central único, el Registro de Bienes Muebles Central (RBMc)⁷², a cargo del Registrador de bienes muebles central y, en el nivel periférico, de los diversos RBM que -hasta que se apruebe la demarcación registral del RBM- quedan a cargo del registrador de la propiedad y mercantil que ostente la competencia⁷³. En concreto, los buques construidos habrán de inscribirse en el RBM que corresponda a la provincia o distrito marítimo en que se hallen matriculados; mientras que los buques en construcción se inscribirán en el Registro correspondiente al lugar en que se construyan. Esta previsión de la Orden que aprueba la ORVPbm⁷⁴ corrobora lo establecido en el artículo 19 del Anteproyecto⁷⁵.

El Rb reúne las siguientes características: es un registro público y no administrativo, de cosas muebles, condicionado por el abanderamiento previo en la OM y, por tanto, limitado a los buques de nacionalidad española (cuyos propietarios están obligados a instar su inscripción), de carácter mercantil y con efectos jurídico privados.

El Rb es obviamente un registro público, lo que supone que cualquier persona con interés legítimo puede tener acceso al mismo a fin de conocer de cuantos datos o asientos registrales pudieran interesarle. La publicidad del buque aparece así como un mecanismo de garantía para todos los que puedan estar interesados en actos jurídicos relacionados con el buque, incluyendo sus características y condiciones de navegabilidad, y participen en posibles negociaciones en el seno del tráfico marítimo.

Así el Anteproyecto refleja expresamente este principio de publicidad formal. Cualquier persona podrá obtener información sobre el contenido de sus asientos en la forma que se determine reglamentariamente". Se concibe el Rb, como verdadero Registro de titularidades sobre bienes muebles y no meramente de gravámenes, cuando se señala "el dominio y la existencia o libertad de cargas y gravámenes de los buques sólo podrá acreditarse en perjuicio de tercero por certificación del Registrador (...)".

Por tanto, el Rb no es ajeno a esa finalidad de publicar las titularidades y gravámenes del objeto inscrito (el buque) al objeto de que puedan ser conocidos por terceros interesados. En tal sentido, el Rb proporciona publicidad a esas circunstancias que han sido ya inscritas en el mismo.

Estamos ante un registro condicionado por el abanderamiento previo en la OM. Sólo acceden buques de bandera española, cuyos propietarios han de inscribirlos en el Rb de forma obligatoria. El artículo 129 del Anteproyecto es claro sobre este extremo, ya que

⁷² El RBMc tiene, a su vez, dos secciones: el Registro Central de Venta a Plazos de Bienes Muebles y el Registro Central de Condiciones Generales de la Contratación.

⁷³ Cfr. las disposiciones adicional única, transitoria única y finales segunda y tercera del R.D. 1828/1999, de 3 de diciembre, por el que se aprueba el RRcgc (BOE nº 306, de 23 de diciembre de 1999).

⁷⁴ Apdo. 4 de la disposición transitoria de la Orden de 19 de julio de 1999, que aprueba la ORVPbm.

⁷⁵ Artículo 129.2 del ALGENAMAR: "La inscripción de los buques se practicará en el Registro designado en la demarcación que corresponda al lugar de su matrícula y, la de los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan."

preceptúa que “todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en el Registro de Buques”. Eso sí, se establece una excepción, a dicho principio para la inscripción en el Rb de los buques, embarcaciones y artefactos navales de titularidad pública y los que sean de recreo o deportivas⁷⁶, así como para los buques en construcción aunque estos últimos deberán inscribirse cuando vayan a ser hipotecados⁷⁷. Por su parte el artículo 132 del Anteproyecto subordina la inscripción de la propiedad del buque en el Rb a la presentación de “certificación de la hoja de asiento de la Oficina de Matrícula...”. Esto explica la ya señalada prioridad en el tiempo del OM del buque frente a su inscripción en el Rb. Pero además esa obligatoriedad va más allá de la primera inscripción del buque, puesto que han de inscribirse igualmente los cambios de propiedad del buque, demás derechos reales, los títulos en que se contengan la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, arrendamientos y aquellas otras situaciones jurídicas establecidas reglamentariamente o previstas en Convenios internacionales o disposiciones especiales⁷⁸. Además, podrá inscribirse o anotarse cualquier otro acto, negocio jurídico o resolución judicial o administrativa referida al buque⁷⁹.

Finalmente, es un Registro de carácter mercantil y con efectos jurídico privados, puesto que ofrece una publicidad relacionada con los hechos, situaciones y actos que tienen al buque como el objeto registrable protagonista del tráfico marítimo. Ello se manifiesta sobremanera en el contenido de los asientos, que reflejan las titularidades y gravámenes que recaen sobre el buque y cuyo conocimiento reviste indudable importancia para quienes participan en el tráfico marítimo. De esta manera, el registro mercantil del buque despliega como reconoce la doctrina efectos jurídicos privados, lo cual es inherente a la publicidad registral⁸⁰.

2.- Buques, embarcaciones y artefactos navales registrables

El Anteproyecto de Ley establece que todos los buques, embarcaciones y artefactos navales que están abanderados en nuestro país, deberán estar obligatoriamente inscritos en el Rb⁸¹. Si en la actualidad nuestra legislación se caracteriza por la disparidad normativa en relación al concepto de buque, en el ALGENAMAR “el unitario concepto clásico del buque se articula en tres categorías –buques, embarcaciones y artefactos

⁷⁶ Cfr. Artículo 130.2 del ALGENAMAR.

⁷⁷ Cfr. Artículo 130.3 del ALGENAMAR.

⁷⁸ Cfr. Artículo 131.2 del ALGENAMAR.

⁷⁹ Cfr. Artículo 132.2 del ALGENAMAR.

⁸⁰ RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*, cit., p. 26. V. además, GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, cit., p. 217; ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo*, cit., p. 347. Al ocuparse del Registro Mercantil, el profesor González Lebrero refleja la diferencia con el Registro marítimo al decir que «las relaciones jurídico privadas no se ven afectadas por la inscripción de los buques en el Registro de Matrícula». GONZÁLEZ-LEBRERO, RODOLFO A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Vitoria-Gasteiz, 1998, p. 167.

⁸¹ Cfr. El artículo 130.1 del ALGENAMAR.

navales– agrupadas bajo la denominación genérica de vehículos de la navegación”⁸² quedando reguladas por el Derecho de la navegación⁸³.

Sin embargo, cabe hacer algunas precisiones en cuanto a la inscripción en el Rb de (a) los artefactos navales, (b) las embarcaciones deportivas, (c) Los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública, (d) los buques en construcción y (e) cambio temporal de pabellón.

a) En cuanto a los *artefactos navales*⁸⁴ no tienen esa consideración aquellas construcciones que son asimiladas por el C.c. a los inmuebles⁸⁵ que por tratarse de construcciones (obras e instalaciones) fijas y destinadas a permanecer en un punto permanente de un río, lago o costa, en este caso son bienes inmuebles por destino y se inscriben en el Registro de la Propiedad⁸⁶.

b) En lo que concierne a las *embarcaciones deportivas y de recreo*, quedan incluidas en el concepto de vehículos de la navegación, por lo que acceden al Rb⁸⁷, lo que sucede que con carácter potestativo⁸⁸ En cambio la inscripción de tales embarcaciones en OM tiene carácter obligatorio, exigencia para obtener la nacionalidad española, pues los buques incluidos en la OM estarán abanderados en España⁸⁹.

c) Los *buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública* acceden facultativamente al Rb, manteniéndose la obligatoriedad de acceso a la OM⁹⁰.

d) Respecto a los *buques en construcción*, su inscripción en el Rb es potestativa, se prevé en cualquier caso, siendo obligatoria para los supuestos en que se hipotequen y así lo establece claramente el Anteproyecto con la previa inscripción de la propiedad del buque en construcción en el Rb de la demarcación correspondiente al lugar en que se construya⁹¹. Esa inscripción, que se realiza en el libro de buques en construcción, tiene efectos constitutivos para que nazca el derecho real de hipoteca. Además, posee carácter provisional y se practica en un libro especial del Rb relativo a los buques en construcción. Finalizada la construcción, se traslada al Libro de Buques construidos⁹². Eso sí, el contrato de construcción naval deberá constar en escritura pública para poder tener

⁸² Cfr. La Memoria de la PROPUESTA DE ANTEPROYECTO DE LEY GENERAL DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA elaborada por la Comisión General de Codificación (sección de derecho mercantil). Disponible en la dirección URL: <http://www.derechomaritimo.info/ALGNM.htm>.

⁸³ Cfr. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», en ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores): *La reforma de la legislación marítima*, cit., pp. 97 y 98.

⁸⁴ Cfr. El artículo 109.2 del ALGENAMAR.

⁸⁵ Artículo 334.9 del C.c.: “Son bienes inmuebles: (...) 9º. Los diques y construcciones que, aun cuando sean flotantes, estén destinados por su objeto y condiciones a permanecer en un punto fijo de un río, lago o costa”.

⁸⁶ V. *supra* nota a pie 42

⁸⁷ Cfr. El artículo 132.1 del ALGENAMAR.

⁸⁸ Cfr. El artículo 130.2 del ALGENAMAR.

⁸⁹ Cfr. Artículos 149 y 151 del ALGENAMAR.

⁹⁰ Cfr. El artículo 130.1 del ALGENAMAR.

⁹¹ Cfr. El artículo 129.2 del ALGENAMAR.

⁹² Cfr. Artículo 130.3 del ALGENAMAR.

acceso al Rb⁹³. Si se trata de buques en construcción no hipotecados, su inscripción en el Rb no es necesaria, pues su inscripción en el Rb persigue solamente facilitar su financiación.

e) En cuanto a los supuestos de *cambio temporal de pabellón* diferencia el Anteproyecto:

1.- los *buques extranjeros arrendados por residentes en España, que podrán ser autorizados al cambio temporal de pabellón* por la OM siempre que se hallan cancelado las hipotecas o gravámenes inscritos que pesan sobre el buque o se presente autorización de los acreedores al cambio temporal de pabellón⁹⁴. Además en el Anteproyecto de Ley se prevé la adquisición definitiva del pabellón español previo consentimiento “de todos los titulares de los gravámenes inscritos y no cancelados en el registro de procedencia”⁹⁵

Sin embargo, el buque abanderado provisionalmente en España no es susceptible de asiento en el RB, puesto que la primera inscripción tiene que ser la de su propiedad, a tenor del RRM de 1956⁹⁶, lo que acarrea graves dificultades en lo concerniente a la eficacia de las garantías reales constituidas sobre el buque que ha sido abanderado provisionalmente⁹⁷, explicándose así que la doctrina diga de ellos que «se trata de buques de existencia jurídica parcial o incompleta»⁹⁸.

⁹³ Cfr. El artículo 170 del ALGENAMAR.

⁹⁴ Cfr. Artículos 154, 155, 156 y 157 del ALGENAMAR.

⁹⁵ Art. 157.2 del ALGENAMAR.

⁹⁶ Artículo 149.1 del RRM de 1956: “La primera inscripción de los buques será la de propiedad de los mismos. Esta inscripción se practicará presentando en el Registro Mercantil copia certificada de la matrícula o asiento del buque...”

⁹⁷ GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, cit., p. 229.

⁹⁸ RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*, cit., p. 34. Añade el profesor Ruiz Soroa que «la situación de estos buques provisionalmente españoles resulta ciertamente peculiar, sobre todo por la falta de coordinación de esta materia con la regulación del Registro Mercantil (...); en efecto, no parece posible inscribir estos buques en tal Registro si nos atenemos a los arts. 149 y ss. del Reglamento (...), lo que significa que carecen de asiento registral en todas las cuestiones de Derecho Privado, con las consecuencias anómalas que ello entraña (...). *Ibid.* A fin de favorecer la no discriminación en base a la nacionalidad, así como las libertades esenciales para la CE (libre circulación de mercancías, servicios y capitales), el profesor González Lebrero considera que «España debe enmendar su legislación para dar cobertura registral en el Registro Mercantil, o en el futuro Registro de la Propiedad Mobiliaria, a los buques de todos los Estados miembros de la UE, que temporalmente enarbolan la bandera española, en particular en los casos en que interesa inscribir, aparte del derecho de propiedad, algún otro derecho real (i.e. el de posesión, en el caso de arrendamiento) y, eventualmente, el de hipoteca, como garantía de un préstamo dinerario que el propietario comunitario pudiera necesitar, mientras el buque no esté autorizado a usar el pabellón de origen». GONZÁLEZ-LEBRERO, RODOLFO A.: *Curso de Derecho de la navegación*, cit., p. 170.

De igual forma, se ha señalado que «no parece posible... que puedan inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, pues la primera inscripción ha de ser de propiedad, y hasta el momento, sólo la propiedad española puede ser objeto de inscripción en el Registro mercantil”. ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de*

2.-Queda, por ultimo, una referencia al *cambio temporal de pabellón de los buques nacionales arrendados por un residente extranjero para abanderarse temporalmente en el Estado de residencia del arrendatario* y su incidencia en el RBM. Al variar el abanderamiento del buque y adquirir provisionalmente un pabellón extranjero, el criterio de conexión previsto en el artículo 10.2 del C.c. cambia, de manera que los derechos que se constituyan sobre el buque en esta situación (flagging out) han de quedar sometidos a la ley del lugar de su abanderamiento, aunque no causen baja en el RBM⁹⁹.

Las disposiciones del RDAb conectan el abanderamiento provisional con la celebración de un contrato de arrendamiento del buque. Así, el artículo 13.4.c) del RDAb, al determinar los requisitos para el abanderamiento de buques importados exige que se aporte junto con la solicitud del propietario o propietarios el contrato de arrendamiento en caso de abanderamiento provisional. La misma exigencia la hallamos en el artículo 22.2 del RDAb. Finalmente, cuando el artículo 60 contempla la utilización provisional de pabellón extranjero por un buque español, a la solicitud para obtener de la DGMM la autorización correspondiente debe adjuntarse el contrato de arrendamiento del buque¹⁰⁰. Por su parte el ALGENAMAR ha previsto que los supuestos de cambio temporal de pabellón la posesión del buque encuentre su origen tanto en un contrato de arrendamiento como en otros negocios traslativos de la posesión¹⁰¹.

La inscripción de los buques se practicará en el RB designado en la demarcación correspondiente al lugar de su matrícula y los buques en construcción, en el de la demarcación que corresponda al lugar en que se construyan¹⁰².

3.- Contenido de la inscripción

Derecho Marítimo, cit., pp. 342-343. Cabría, pues, resumir la situación de esos buques diciendo que: «la práctica actual de muchos sistemas jurídicos nacionales se basa en una distinción aparente entre “registro” y “bandera”, de forma que el hecho de abanderar el buque provisionalmente (...) no suspende ni anula su registro inicial en el país del propietario. El buque pasa de esta forma a estar doblemente registrado, aunque se estipula y considera que es el Registro de origen (“flagging out”) el que determina la propiedad y todo lo relativo a constitución y modificación de derechos reales». RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*, cit., en la nota 7-bis, al pie de las pp. 33-34.

Siendo eso así, nos suscita una duda, que sólo reflejamos aquí, la Resolución del 11 de abril de 2000, en la que la DGRN señaló que en la sección de Buques del RBM se deben practicar todas las inscripciones de actos y contratos relativas a embarcaciones, con independencia de la lista en la que estén inscritas en el Registro administrativo correspondiente.

⁹⁹ En tal sentido, v. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, cit., p. 230; así como ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo*, cit., pp. 344.

¹⁰⁰ Cfr. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS Y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la Navegación Marítima*, cit., p. 229, y ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo*, cit., p. 342.

¹⁰¹ Cfr. Art. 154.3 del ALGENAMAR.

¹⁰² Cfr. Art. 129.2 del ALGENAMAR.

El Rb es un registro público mobiliario cuyos asientos, en forma de inscripciones, anotaciones preventivas o notas marginales (y, en su caso, las cancelaciones oportunas), dejan constancia de las *titularidades y gravámenes* que recaen sobre los buques, embarcaciones y artefactos navales susceptibles de registro. Por lo general, y con una sola excepción, el nacimiento de los derechos relacionados con esas titularidades y gravámenes que tienen por objeto al buque, no depende en absoluto de la inscripción porque se ha producido antes de acceder al Rb. Este registro, por lo tanto, da publicidad a las titularidades y gravámenes sobre el buque que han acaecido ya fuera del Registro. En este sentido, el Rb sigue la regla general del *carácter declarativo de la inscripción*¹⁰³.

Por lo tanto, el contenido de la inscripción de los buques en el Rb será el relacionado con las titularidades y gravámenes. La primera inscripción de los buques es, la de su propiedad, que tiene carácter obligatorio para los propietarios de los buques de bandera española, y que se realiza teniendo como punto de partida la inscripción en la OM.

4.- Publicidad registral. Principios

Siendo un Registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, el Rb posee carácter mercantil y despliega efectos jurídicos privados. El ALGENAMAR establece que se regulará por lo dispuesto en la futura Ley de Navegación, en el Reglamento a que se refiere la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, y demás disposiciones complementarias y, en todo lo no previsto, por la Ley y el Reglamento Hipotecarios, que regirán con carácter supletorio en cuanto sean aplicables.

Su carácter de registro público, expresamente recogido en el ALGENAMAR¹⁰⁴, confirma, el principio de publicidad formal puesto que cualquiera que tenga un interés legítimo tiene acceso al mismo a fin de conocer las titularidades y gravámenes que consten en los asientos de los buques inscritos. La publicidad del buque aparece así como un mecanismo de garantía para todos los que puedan estar interesados en actos jurídicos relacionados con el buque.

El principio de *titulación pública* subordina la inscripción registral a la presentación de documentos públicos¹⁰⁵.

El principio de *legalidad* significa que el Registrador a cargo del Rb habrá de calificar, bajo su responsabilidad, la legalidad de las formas extrínsecas de los documentos

¹⁰³ El art. 132.1 del ALGENAMAR señala: “1. La primera inscripción de cada buque en el Registro será de dominio y se practicará en virtud de certificación de la hoja de asiento de la Oficina de Matrícula, acompañada del título de adquisición, que deberá constar en cualquiera de los documentos citados en el artículo 134...”.

¹⁰⁴ Cfr. Art. 133 del ALGENAMAR.

¹⁰⁵ Cfr. Art. 134.1 del ALGENAMAR

presentados, así como la capacidad y legitimación de los que los otorguen o suscriban y la validez de su contenido, por lo que resulta de ellos y de los asientos del Registro¹⁰⁶.

El principio de legitimación permite suponer la exactitud y validez del contenido del asiento, desplegando éste sus efectos mientras no se inscriba la declaración judicial de inexactitud o nulidad del asiento¹⁰⁷.

En estrecha relación con la legitimación registral se encuentran los principios de fe pública y de oponibilidad. Estos suponen, por un lado, que los derechos sobre el buque adquiridos por los terceros de buena fe mediante acto o contrato válido a tenor del contenido del Rb, no resultarán perjudicados por una inexactitud o nulidad de los asientos. Por otro, que los actos inscritos producen efectos a terceros de buena fe únicamente desde su publicación¹⁰⁸.

CONCLUSIONES

1.- El ALGENAMAR mantiene el sistema dual registral, en contra de la tendencia del Derecho comparado más próximo que ha optado por un sistema unitario, distinguiendo entre el Rb, en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles y la OM.

2.- Por su parte, el Anteproyecto mantiene al Rb como registro de titularidades y gravámenes, regulándose por lo establecido en la propia Ley General de la Navegación, Disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, disposiciones complementarias y lo no previsto se regirá con carácter supletorio por la Ley y Reglamento Hipotecarios. El Rb se llevará bajo la dependencia del Ministerio de Justicia y a cargo de los registradores de la Propiedad y Mercantil. En cuanto a la OM queda configurado para mantener la identificación y control administrativo de los buques españoles quedando integrado como servicio de la Administración marítima. Estará formado, en sentido amplio, por las Oficinas de Matrícula y por la OMEBEN es decir el actual REBECA, regulándose ésta última por la futura Ley y por la LPEMM.

3.-El ALGENAMAR pretende delimitar el campo competencial del Rb y la OM, aunque conserva la duplicidad registral. La OM identificará y controlará administrativamente los buques españoles, manteniéndose la mención a los cambios de titularidad, gravámenes o sus modificaciones siempre previa comunicación del Rb en que figuren inscritos. Por su parte, el Rb tiene por objeto la inscripción o anotación de los actos, contratos relativos al dominio y demás derechos reales sobre los buques así como la constitución, modificación y cancelación de gravámenes, limitaciones de disponer, arrendamientos y situaciones jurídicas que se puedan prever. La primera inscripción de cada buque será de dominio.

¹⁰⁶ Cfr. Art. 135 del ALGENAMAR

¹⁰⁷ Cfr. Art. 136 del ALGENAMAR

¹⁰⁸ Cfr. Arts. 137 y 138 del ALGENAMAR

4.- *El Anteproyecto de Ley regula expresamente la coordinación interregistral estableciendo la obligación que compete a los titulares del Rb y OM de este extremo mediante las correspondientes comunicaciones referida a los asientos que se practiquen, propios de su competencia.*

5.- *Además el ALGENAMAR mantiene el carácter obligatorio de la inscripción de los buques en la OM y el Rb.*

6.- *El Anteproyecto nos presenta la OM como un registro público de carácter administrativo al que tienen acceso los buques abanderados en España.*

a) se establece tres categorías de buques -buque, embarcación y artefacto naval-, pero considerados todos como vehículos de la navegación.

b) se delimita expresamente el carácter administrativo de la OM, puesto que con la misma lo que se pretende es el control de los buques nacionales. De hecho, se establece una prohibición expresa al señalar que los cambios de titularidad, gravámenes o sus modificaciones sólo se podrán hacer constar en la OM por medio de comunicación remitida por el Rb previamente inscrito.

c) la OM mantiene su propósito de servir de control del Estado sobre su flota y, en segundo lugar, dar publicidad al contenido de sus asientos, lo cual es inherente a la existencia de todos los registros públicos. Esa finalidad general de la institución registral administrativa de control y vigilancia estatal sobre la flota de su pabellón es considerado por la doctrina como causa que impide “la unificación de la publicidad registral del buque”, manteniendo el actual sistema dual de registro de buques.

d) el Anteproyecto regula los supuestos de cambio temporal de pabellón del buque con la novedad de que puede estar basado tanto en un contrato de arrendamiento como en otro negocio traslativo de la posesión.

e) el ALGENAMAR señala expresamente el carácter público del Registro administrativo de buques.

f) atendiendo a los principios básicos de la publicidad registral mercantil, cabe decir que la publicidad de la OM se sigue manifestando al menos en los principios de publicidad obligatoria, tracto sucesivo, legalidad registral, titulación pública y publicidad formal y oponibilidad de los actos registrados.

g) en el Anteproyecto de Ley el REBECA cambia de nombre pasando a llamarse OMEBEN, y se regirá por lo previsto en su normativa específica, aunque manteniendo su consideración de segundo registro nacional.

7.- *El Anteproyecto mantiene el Rb como un registro de titularidades y gravámenes sobre bienes muebles, que tiene carácter mercantil y efectos jurídicos privados.*

a) el Rb reúne las siguientes características: es un registro público y no administrativo, de cosas muebles, condicionado por el abanderamiento previo en la OM y, por tanto, limitado a los buques de nacionalidad española (cuyos propietarios están obligados a instar su inscripción), de carácter mercantil y con efectos jurídico privados.

b) seguimos estando ante un registro condicionado por el abanderamiento previo en la OM. Sólo acceden buques de bandera española, cuyos propietarios han de inscribirlos en el Rb de forma obligatoria.

d) el Rb sigue la regla general del carácter declarativo de la inscripción. El ALGENAMAR recoge expresamente los principios de publicidad formal, legalidad registral, titulación pública, legitimación, fe pública registral y oponibilidad de los actos registrados.

Bibliografía

ALBACAR LÓPEZ: Código civil (Doctrina y Jurisprudencia), II, Madrid, 1995. ANDERSON III, H. EDWIN: «The Nationality of Ships and Flags of Convenience: Economics, Politics and Alternatives», *Tulane Maritime Law Journal*, vol. 21, winter 1996, No. 1, pp. 139 y ss. ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: *Curso de Derecho Marítimo*, Barcelona, 2001. ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO: «Reflexiones en torno a la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante», *Anuario de Derecho Marítimo*, volumen XI, 1994. ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y GARCÍA GABALDÓN, JOSÉ LUIS: «Abanderamiento y registro de buques y de buques en construcción», *Revista de Derecho Marítimo*, volumen XI, 1994, pp. 427 y ss. BROSETA PONT, MANUEL; MARTÍNEZ SANZ, FERNANDO: *Manual de Derecho Mercantil*, volumen I, undécima edición, Madrid, 2002. CLAVERÍA GOSÁLBEZ, Comentario del Código civil, vol. I, Madrid, 1993. DÍEZ PICAZO Y GULLÓN: *Sistema de Derecho civil*, I, Madrid, 2003. DÍEZ-PICAZO, L.: *Fundamentos de Derecho civil patrimonial*, III, las relaciones jurídico-reales. El registro de la propiedad. La posesión. 4a. ed. Madrid, 1995. DOMÍNGUEZ CABRERA, MARÍA DEL PINO: *El Registro de buques, embarcaciones y artefactos navales*, Madrid, 2005. DUQUE, JUSTINO F.: «Notas sobre la publicidad del naviero», *Revista de Derecho Mercantil*, nº 116, abril-junio 1970. GABALDÓN, JOSÉ LUIS: «Abanderamiento y registro de buques y de buques en construcción», *Revista de Derecho Marítimo*, volumen XI, 1994. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS y RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho de la navegación Marítima*, Madrid, segunda edición, 2002. GABALDÓN GARCÍA, JOSÉ LUIS: «Estatuto jurídico del buque: privilegios marítimos e hipoteca naval», en ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores): *La reforma de la legislación marítima*, Navarra, 1999. GARCIA-PITA y LASTRES, JOSE LUIS: «El naviero, su régimen y su responsabilidad», en ARROYO MARTÍNEZ, IGNACIO y BELTRÁN SÁNCHEZ, EMILIO M. (Directores): *La reforma de la legislación marítima*, pp. 27 y ss. GIL RODRÍGUEZ, J.: *Manual de Derecho civil I* (Introducción y Derecho de la persona), Madrid, 1995. GONZÁLEZ-LEBRERO, RODOLFO A.: *Curso de Derecho de la Navegación*, Vitoria-Gasteiz, 1998. HERNÁNDEZ YZAL, SANTIAGO: «Inscripción marítima», en MASCAREÑAS, CARLOS E. (Director): *Nueva Enciclopedia Jurídica*, tomo XII (preparado por Buenaventura Pellisé Prats), Barcelona, 1977. LACRUZ BERDEJO: *Elementos de Derecho civil*, I-3, 3ª edición, Madrid, 2005. LASARTE ÁLVAREZ, CARLOS: *Principios de Derecho Civil*, Tomo Quinto (Propiedad y derechos reales. Segunda parte), 3ª edición, Madrid, 2002. LASARTE ÁLVAREZ, C.: *Principios de Derecho civil*, I, 8ª edición, Madrid, 2002. MARÍN CASTÁN, en SIERRA GIL DE LA CUESTA, IGNACIO (coordinador): Comentario del Código civil, III, Barcelona, 2000. MARTÍNEZ JIMÉNEZ, ISABEL: «Abanderamiento y nacionalidad del buque», en Varios Autores: *Estudios de Derecho Marítimo en homenaje a Ricardo Vigil Toledo*, Barcelona, 2000. MATILLA ALEGRE, RAFAEL: *El naviero y sus auxiliares. El buque*, J. M. Bosch Editor, Barcelona, 1995. O'CALLAGHAN: Código civil (Comentado y con jurisprudencia), 4ª edición, Madrid, 2004. RIGHETTI, GIORGIO: *Trattato di Diritto Marittimo*, Milano, 1987, parte prima, tomo secondo. RUIZ SOROA, JOSÉ MARÍA: *Manual de Derecho Marítimo: El buque, el naviero, personal auxiliar*, Oñati, 1990. SANTOS BRIZ, en ALBALADEJO, M. y DÍAZ ALABART, S. (dirs.): Comentarios al Código Civil y Compilaciones Forales, v. 1, Madrid, 1990. TORRENTE, ANDREA: «Aspetti particolari della pubblicità nel diritto della navigazione», *Rivista del Diritto della Navigazione*, vol. XVIII-I (1952, Parte I). VICENT CHULIÁ, FRANCISCO: Introducción al Derecho Mercantil, 17ª edición, Valencia, 2004. URÍA, RODRIGO: Derecho Mercantil, Madrid, Marcial Pons Ediciones jurídicas y sociales

S.A., vigésimo octava edición (revisada con la colaboración de María Luisa Aparicio), Madrid-Barcelona, 2002.