

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO
FACULTAD DE DERECHO**

**"PROYECTO DE REGLAMENTO
DE REGISTRO PUBLICO
MARITIMO NACIONAL"**

T E S I S

Que para obtener el título de

LICENCIADO EN DERECHO

presenta la pasante

Ma. TERESA GARCIA ROBLES

**MEXICO, D. F.
1970**



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

A MIS PADRES

**Quienes no escatimaron
sacrificio alguno para
lograr mis propósitos.**

**A MIS HERMANOS
Con cariño y admiración.**

A los Sres.

**DR. RAUL CERVANTES AHUMADA y
LIC. GENARO GONGORA PIMENTEL,**
quienes me dirigieron y brindaron sus conoci-
mientos para la conclusión de la presente tesis.

**AL CAPITAN DE FRAGATA
y LIC. PEDRO OCAMPO CALDERON,
en agradecimiento a sus desinteresado estímulo
y guía que me otorgó, pese a sus múltiples
actividades.**

PREAMBULO

Aunque en nuestro país poco se ha estudiado sobre esta rama del derecho denominada "Derecho Registral" y menos aún en su relación con el Derecho Marítimo, mi propósito es mostrar un somero aspecto de este campo de estudio y tratar de hacer resaltar la importancia que tiene en todo el país en donde exista una Marina Mercante organizada, la existencia de un Registro Público Marítimo, dada la calidad de los buques y las múltiples situaciones y actos jurídicos a que da lugar.

No trato de presentar un estudio profundo sobre el tema que abordo, simplemente hago un pequeño ensayo que espero sirva para llevar al conocimiento de una institución tan importante como es el Registro, en el vastísimo estudio del Derecho Marítimo.

En mi trabajo se han abarcado las materias que he considerado indispensables para tener un conocimiento global de los principales aspectos que se pueden decir alrededor del Registro Marítimo. Así, se tratará primero del Registro en general, ya que si esta tesis contiene medularmente un Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo, habrá primero necesariamente que empezar por saber qué es un Registro, cómo nació, su importancia y cómo ha evolucionado a través del tiempo; pasando después a examinar el Registro Naval en forma especial o sea el estudio de las Sociedades de Clasificación y la diferencia que guardan con el Registro Público Marítimo. A continuación el sistema de Registro seguido en diversos países, para examinarlo comparativamente al analizar enseguida el Registro en México, como se lleva hasta nuestros días, con sus deficiencias.

Constituyendo el objeto central de este trabajo, el Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional después de haber examinado todo lo anterior como antecedente para ello, esperando poder contribuir, aunque sea en la medida escasa que me permiten los conocimientos sobre esta materia, al desenvolvimiento de la Marina Mercante y de la de Recreo, de la cual es consecuencia el Registro Público Marítimo Nacional, ya que dicha institución, no sólo traerá beneficios de tipo económico, sino además un mejor control administrativo.

Diciembre, 1970.

INDICE DEL CAPITULO PRIMERO

"EL REGISTRO EN GENERAL"

- 1.—*Etimología de la palabra registro.*
- 2.—*Orígenes del Registro.*
- 3.—*Evolución histórica del Registro.*
 - a).—*Registro en Egipto.*
 - b).—*Registro en el Derecho Romano.*
 - c).—*Registro en el Derecho Germánico.*
 - d).—*Registro en el Derecho Español.*
- 4.—*Definición de Registro.*
 - a).—*Aspecto vulgar.*
 - b).—*Definiciones jurídicas.*
 - c).—*Definición de Luis Carral y de Teresa.*
 - d).—*Definición de Scovola.*
 - e).—*Definición de Martín Castro Marroquín.*
- 5.—*Problemática sobre la denominación correcta de esta materia.*
- 6.—*Concepto de Derecho de Registro.*
- 7.—*Objeto y fin del Derecho de Registro.*
- 8.—*Naturaleza jurídica del acto de registro.*
- 9.—*Principios registrales.*
 - a).—*Principio de la publicidad registral.*
 - b).—*Principio de la fe pública registral.*
 - c).—*Principio de abstención de legitimidad. Catastro.*
 - d).—*Principio de calificación o legalidad.*
 - e).—*Principio de especialidad, tracto sucesivo y prioridad.*
- 10.—*Efectos del Registro.*
 - a).—*El tercero registral.*

11.—Principales sistemas de Registro.

- a).—Sistema romano.
- b).—Sistema francés.
- c).—Sistema alemán.
- d).—Sistema suizo.
- e).—Sistema español.
- f).—Sistema australiano o Acta Torrens.

12.—El Registro en México.

- a).—Antecedentes del Registro en México.
- b).—Base constitucional del Registro.
- c).—Clasificación de los principales registros especiales en México.

CAPITULO I

"EL REGISTRO EN GENERAL"

1.—ETIMOLOGIA DE LA PALABRA REGISTRO.—La palabra Registro, según dice la Real Academia Española, viene del latín "registum", que es el singular de "registra, orum"; aunque para otros viene del latín "registum", que es el participio pasado de "regerere", que quiere decir copiado, anotado.

Gramaticalmente tiene 2 acepciones: 1o. como la nota, asiento, apunte o transcripción de algo que no se quiere confiar a la memoria o cuya existencia convendría acreditar; y, 2o. se hace referencia al libro, cuaderno o lugar donde se ha practicado la nota o asiento. (1)

2.—ORIGENES DEL REGISTRO.—El Registro nació de la necesidad de llevar una cuenta a cada titular, es decir que en un principio tuvo una finalidad meramente administrativa, sin propósito de publicidad pues no se había descubierto la conveniencia de ésta.

La necesidad de la publicidad quedó manifiesta cuando la clandestinidad de las cargas y de los gravámenes que recaían sobre los inmuebles fue tal que se hacía imposible conocer la verdadera situación de éstos. Entonces aquel registro que nació por una razón administrativa con miras a llevar a cuenta a cada titular, se convirtió en un registro con miras a la publicidad; podemos decir que el registro nació como un medio de seguridad a los negocios jurídicos.

A los libros privados que llevan los propietarios para hacer constar los cambios y gravámenes de sus propiedades, fueron el origen de otros, que por pública conveniencia comenzaron a llevarse en algunas ciudades y generalizándose esta práctica llegó a convertirse en los actuales Registros de la Propiedad. (2)

Dn. Gerónimo González en sus estudios de Derecho Hipotecario afirma que "al terminar el primer tercio de la Edad Media, el arte de escribir se había refugiado en las Iglesias y conventos, donde se encontraban los libros de transcripciones que contenían las copias de los documentos relativos a fincas y, libros de tradición en donde se consignaban las notas originales de los actos traslativos de dominio". (3)

Estos libros son a no dudarlo, el antecedente directo de los libros judiciales y municipales que fueron propagándose más tarde, de región en región.

3.—EVOLUCION HISTORICA DEL REGISTRO.—En cuanto a su evolución histórica podemos conocerla mediante un estudio cronológico del principio de publicidad.

Para ello primeramente debemos ver el distinto significado de la palabra publicidad que posee en el Derecho Privado distintas acepciones; aunque todas llegan a un concepto fundamental, que es llevar al conocimiento de los interesados actos o hechos jurídicos, reconocidos y apoyados por la Ley, con sanciones más o menos enérgicas.

La publicidad inmobiliaria es sin duda un nuevo elemento social de gran trascendencia ya que trae consigo el desarrollo de la propiedad inmueble al hacer más sencillos sus medios de transmisión.

Pero el saber cuando y donde tuvo nacimiento este elemento social ha hecho no ponerse de acuerdo los autores, algunos, Luzatti por ejemplo tratan de encontrar en el Génesis su nacimiento al encontrar en el capítulo 23, 16 el siguiente pasaje: "Lo cual oído por Abraham, pesó el dinero que había pedido Ephron, ayéndolo los hijos de Heth, cuatrocientos siclos de plata de buena medida corriente", Cannada—Bartoli se refieren sobre lo mismo al libro de Ruth y Jeremías.

Gianturco va contra estos autores diciendo que el querer encontrar en tan remotas épocas principios de publicidad, no son más que manías arqueológicas, opinando por su parte que la verdadera publicidad, la que trata de proteger intereses de terceros solamente se encuentra en las épocas modernas, lo anterior no es sino una simple notoriedad, diciendo otro tanto de lo que encontramos en el Corpus Juris Romano y aún en la época medioeval.

Besson no es tan rigorista, por el contrario opina que la publicidad es tan antigua como la propiedad inmobiliaria, claro está que la publicidad como protección al tercero es moderna, llegó hasta que se sintió la necesidad de activar el crédito inmobiliario y la velocidad de los cambios, desembarazándola de todos los formulismos anteriores.

Por tanto nosotros podemos fijar en la historia de la publicidad de la transferencia tres fases distintas.

1ª Formas solemnes de enajenación que no son tanto medidas de publicidad, como testimonio de dominio eminente de la comunidad o del señor territorial.

2ª Período que procura proteger a los terceros contra el fraude.

3ª Como consecuencia se pretende obtener con dicha publicidad la certeza, seguridad y protección oficial a los derechos inscribibles conforme a la ley. (4)

a).—*Registro en Egipto.*—Por el estudio de papiros se ha llegado al conocimiento de esta institución en la época de los Ptolomeos y posiblemente aún se remonte hasta la Faraónica.

Según los datos parece que existían 2 oficinas: a).—archivo de negocios, declaraciones hechas cada 14 años con un interés fiscal y b).—archivo de adquisiciones, que tenía funcionarios por el estilo de los actuales en el registro, intervenían en la contratación inmobiliaria, otorgaban permisos para realizar el acto y ordenaban al notario la autenticidad del mismo.

Se hacían las inscripciones a petición de los interesados en las compras, herencias o adquisiciones y hay quien aún afirma que se han encontrado papiros con anotaciones preventivas.

El archivo era llevado en orden nominativo de propietarios, reuniendo alrededor de cada propietario todos sus bienes; estos registros se encuentran íntimamente ligados al pago de los tributos, por lo que algunos sostienen que tan sólo eran fiscales, pero parece haberse comprobado que la inscripción tutelaba los intereses de los particulares. (5)

b).—*Registro en el Derecho Romano.*—Al entrar el Derecho Romano alumbrando a la Historia, es porque ya la propiedad ha dejado de ser comunal para ser familiar.

Es el Pater Familias el que tiene la "vindicacio" para controlar todo lo que encuentra "in manus", entonces la publicidad sólo es referida a los actos de entrada y salida en el seno de la familia.

Antes de Justiniano hay sobre la propiedad dos tipos de adquisición: civiles y naturales. Las primeras tienen un cierto tipo de publicidad por medio de la autoridad y los testigos, con palabras sacramentales y actos formales como el caso de la "mancipacio", compra solemne ante cinco testigos y el libre-pens (portador de la balanza). La "in jure cessio", juicio ficticio que era una vindicación ante el Magistrado; la "adjudicatio" y la "assignatio", la primera adjudicación ante el Juez y la segunda subasta del "ages publicus". Las segundas carecen de publicidad como son los casos de la tradición y la ocupación.

El desdoblamiento de la propiedad en Quiritaria y Bonitaria, no fue más que el resultado de la clandestinidad de los medios naturales de adquisición, ya que sólo por los medios civiles podían ser adquiridas las cosas "mancipi", entonces el Pretor dio una excepción que trajo el desdoblamiento de la propiedad y la desaparición de la diferencia de las cosas apropiadas y de los modos civil y natural de adquirir.

La clandestinidad existente en el Derecho Romano se debe en gran parte a que no desde un principio se tuvo el conocimiento de la hipoteca, que sin duda es la causa de la materia registral, (en el Registro de la Propiedad).

En un principio no se conocía el "Pacto de Fiducia", por el cual el deudor transfería la propiedad del inmueble al acreedor y este se convertía en dueño, abusando de ese derecho en muchos casos, teniendo el deudor sólo como defensa la acción de infamia.

El antecedente más próximo de la hipoteca fue la "pignoris", parecida más bien a la prenda "pignus", ya que se transfería la posesión de la garantía, sin que el acreedor pudiera disponer de ella en caso de incumplimiento salvo se le hubiera pactado que pudiera ésta venderla.

Otras veces el acreedor abusaba sin que el deudor tuviera más protección que la "accio pignoraticia directa", en caso de haber pagado la deuda.

De la "accio quasi serviana" por la que se podía hacer efectiva la deuda si no se pagaba, a la que el pretor aumentó el derecho de vender, vulgarizó la prenda contractual sin transferencia, a la que los formadores del Corpus Juris llamaron en griego "hypotheca", la cual no era inscrita, resultando en perjuicio de los acreedores ya que el bien muchas veces era garantía por más de su valor.

En conclusión, en Roma no hay publicidad, ni menos existe el Registro, de ahí que podemos afirmar que los actos traslativos de la pro-

piedad de los inmuebles se realizaban bajo el régimen de clandestinidad o sea sin publicidad. (6).

c).—*Registro en el Derecho Germánico.*—En el Derecho Germánico tuvieron un período primitivo en el que existen dos fórmulas que podemos decir que son equivalentes a la "mancipacio" y la "in jure cessio" romanas; a la primera corresponde el formalismo ante el Thinx y a la segunda la Anflassung.

La primera es una forma solemne de transmisión de inmuebles, (no hay que olvidar que los germanos desde las épocas más antiguas distinguieron entre muebles e inmuebles y los reglamentaron de distinta manera, lo que no sucedió en Roma); esta forma solemne se lleva a cabo mediante ciertos ritos y simbolismos que se ejecutaban ante la Asamblea Popular o ante el Consejo Comunal (Thinx o Mallus); la ceremonia era presidida por el Thinxmann, que era el Jefe de la Asamblea, el transmitente entregaba simbólicamente al adquirente el inmueble, ante la Asamblea o el Consejo y el adquirente quedaba investido de la titularidad de la cosa (vestidura).

La segunda era la Anflassung, simultáneamente a la anterior, solemnidad que por su carácter público recuerda a la "in jure cessio", es la entrega (anflassung) de la cosa ante el Juez; se trata de un juicio ficticio, más bien de jurisdicción voluntaria, pues el Juez sólo constata públicamente, es decir, autentifica la investidura, aquí no existe una entrega simbólica, sino que el transferente abandona el inmueble y el Juez proclama la investidura.

Ambas fórmulas (thinx y anflassung), fueron orales y más tarde se hicieron por escrito, pero siempre se inscribieron: 1o.—en los archivos judiciales o en los archivos municipales y 2o.—se transcribieron en libros especiales.

Esto fue un principio de registro. Al llegar el Derecho Romano se debilitó la publicidad, pero como muchas ciudades resistieron a la infiltración del Derecho Romano, subsistieron las instituciones a través del tiempo.

Los registros públicos que aparecen en las ciudades al mediar el siglo XII si no son continuación de los libros llevados en Iglesias y Monasterios (lugar en donde se concentraron en el primer tercio de la Edad Media y que son el antecedente de los Registros Públicos), si al menos sacaron de ellos el modelo.

Ello se prueba con el hecho de que aproximadamente en el año de 1135 se encuentran en las parroquias de Colonia, protocolos en pergamino que acreditan adquisiciones de derechos reales sobre predios.

Poco a poco se extiende el Registro Público de Colonia para Metz

y Andernach y sigue su marcha por todo el norte de Alemania en el siglo XIII. En el siglo XVII en Prusia, se restaura el sistema antiguo, que queda definitivamente vigente en el Código Civil de 1896, del que se puede decir que es el bastión (fortaleza, reducto), de la publicidad registral. (7).

d).—*Registro en el Derecho Español.*—Al extender sus dominios el vasto imperio romano, España entró a formar parte de él, por tanto, la influencia romana fue preponderante y su derecho, como derecho provincial, penetró al igual que su dominio..

Si consideramos la evolución de la publicidad registral española, la dividiremos en cuatro períodos:

1er. período.—Publicidad primitiva: como en Alemania hay formalidades y solemnidades externas en materias de transmisión de inmuebles, pero no tenemos datos precisos ni descripciones de los formalismos seguidos.

La dominación romana no destruyó por completo el derecho de las costumbres aborígenes, la misma calidad científica del Derecho Romano y de sus jurisconsultos y gobernadores, hicieron que no se impusiera dicho derecho en forma absoluta, con lo que su influencia fue lenta y coexistieron ambos derechos.

Al llegar los visigodos tampoco destruyeron por completo la influencia del Derecho Romano que se imponía por su perfección técnica, pero sí reforzaron el sistema formalista aborigen; sin embargo, no se conocen leyes que manden publicar las transacciones sobre inmuebles; la invasión árabe, con la reconquista, robusteció también las costumbres originarias de publicidad.

Se desarrollan pues en España variadas formas de publicidad, entre ellas la más notable es la llamada "robración", que es la ratificación pública y solemne de la transferencia por carta o escritura de un inmueble.

Entre otros se citan los siguientes ejemplos de Fueros que regulaban la "robración": el Fuero de Sepúlveda, el Fuero de Alba de Tornos, el Fuero de Plascencia.

2o. período.—La influencia romana: poco a poco desaparecen las formas solemnes de publicidad y son sustituidas por la "tradicio", recogida en las Partidas como "acto privado de consumación de un contrato de finalidad traslativa".

Esta recepción científica del Derecho Romano no satisfizo las necesidades reinantes, pues era evidente que todos los días se vendían "como libros de carga", bienes sujetos a prestaciones reales, era el apogeo de la clandestinidad; se impuso pues la necesidad de adoptar medidas de publicidad para todas las enajenaciones de inmuebles, hubo que luchar con-

tra los jueces que se afianzaron al Derecho Romano, cuya perfección técnica admiraban.

Por fin por Real Pragmática de Carlos III de 31 de enero de 1768, se crearon los "Oficios de hipotecas", de ahí parte la efectividad de la publicidad y con esa Pragmática se inicia el...

3er. periodo.—De iniciación del régimen de publicidad. Todavía no se trata de un sistema general de publicidad inmobiliaria, sino sólo de ciertos actos relacionados con inmuebles, especialmente gravámenes e hipotecas, aunque en Cataluña pronto se incluyó el registro de enajenación de inmuebles.

Los Oficios de hipotecas eran públicos, percibían derechos arancelarios, se llevaban por el sistema de encasillado y por orden de despacho de documentos; servían de base para hacer el primer registro de una copia del escribano, que había que anotar al pie con mención de registro hecho. No hubo resistencia a estos oficios de hipotecas pues pusieron fin a los pleitos y perjuicios a los compradores e interesados en las fincas hipotecadas, por la ocultación y la obscuridad de los cargos.

Así se puso fin a la clandestinidad y el sistema registral recibió impulso y refuerzos con el impuesto de hipoteca, después impuesto de derechos reales, que se estableció en el año de 1829.

4o. periodo.—Consolidación del régimen de publicidad registral.—Se origina con la publicación de la Ley Hipotecaria del año de 1861, su exposición de motivos es muestra de la sabiduría de sus autores, pues en unos cuantos renglones, al dar las razones por las cuales se hizo necesario publicar la ley, sintetiza las finalidades del Derecho Registral.

Dice dicha exposición que aquellas leyes (las que antes habían regido), "están condenadas por la ciencia y por la razón, porque ni garantizan suficientemente la propiedad, ni ejercen saludable influencia en la prosperidad pública, ni asientan sobre sólidas bases el crédito territorial, ni dan actividad a la circulación de la riqueza, ni moderan el interés del dinero, ni facilitan su adquisición a los dueños de la propiedad inmueble, ni aseguran debidamente a los que sobre esta garantía prestan sus capitales", agregando que la ley era indispensable "para dar certidumbre al dominio y a los demás derechos de la cosa, para poner límite a la mala fe y para libertar al propietario del yugo de usureros despiadados". (8)

4.—DEFINICION DE REGISTRO.—a).—Aspecto vulgar.—Los autores suelen definir al Registro diciendo que es la oficina pública donde se anotan las distintas situaciones jurídicas de los inmuebles, lo que es inexacto, pues a más de que una oficina no puede ser una insti-

tución jurídica, también los bienes muebles y algunos derechos de crédito son susceptibles de registro.

Otros dicen que el Registro es un conjunto de libros donde consta la situación jurídica de los inmuebles, lo que tampoco podemos aceptar, ya que el Protocolo de los Notarios es un conjunto de libros donde constan las mutaciones jurídicas de los inmuebles, y, sin embargo, no constituyen el Registro Público. (9)

Tales definiciones ven al Registro en su aspecto vulgar, externo, carente de contenido jurídico.

b).—*Definiciones jurídicas.*—Son los registros organismos donde se hace constar debidamente ciertos acontecimientos que producen o modifican el estado civil de las personas o que afectan a sus bienes o determinados actos que tienen interés público. Son éstos una necesidad de todos los tiempos, en su existencia y conservación están a la vez interesadas las familias y las naciones, pues por su medio y sin necesidad de recurrir a otras pruebas, siempre más difíciles y más costosas, se acreditan en cualquier momento de la vida los hechos que atestiguan la procedencia de las personas o los bienes, las modificaciones que estos experimentan y en general cuantos actos afecten al interés privado y al público.

Por el mecanismo de los registros, el Estado se constituye en fiel guardador de los precedentes y bienes de cada familia y de la sociedad, en otro caso tenía que estar encomendada a la incertidumbre y a las contingencias de los asientos particulares. (10).

c).—*Definición de Luis Carral y de Teresa.*—Este autor define al Registro diciendo que es "Un organismo administrativo ideado para garantizar la seguridad de los derechos adquiridos, es decir de los derechos subjetivos y la seguridad del obrar jurídico o sea la seguridad del comercio".

Ehrenberg (al que cita el mismo Carral y de Teresa), enunció el problema diciendo: "la seguridad de los derechos subjetivos exige que no pueda producirse una modificación desfavorable en las relaciones patrimoniales de una persona, sin la voluntad de ésta (por ejemplo: no pueden decir que ya no soy dueño de algo sin que yo consienta en ello, es decir, que yo puedo dejar de serlo porque vendí o doné, pero no porque contra de mi voluntad se me prive de mi derecho), esto es sin que exista la libre voluntad manifestada de hacerlo. Por otra parte la seguridad del tráfico exige que una modificación desfavorable en las relaciones patrimoniales de una persona, no pueda quedar sin efecto, por circunstancias ignoradas por ella (ejemplo: titular aparente)". (11)

Ambos conceptos podemos decir que buscan dar seguridad a los de.

rechos reales, pero resultan contrapuestos pues al proteger a cualquiera de ellos, siempre es un poco a costa del otro y cuando surge una posible colisión siempre se presenta un grave problema, por una parte si no se protege al titular real se mina el derecho subjetivo y por otra se entorpece la vida de relación si no se permite confiar en la titularidad basada en una razonable apariencia. Por esta razón el Estado organiza una actividad administrativa destinada a dar publicidad (aparencia y difusión), a las constituciones y transformaciones de ciertas situaciones jurídicas, esa organización es la publicidad registral, es el Registro Público.

d).—*Definición de Scovola.*—Nos dice: "El registro es un tratado complementario de la institución del dominio en su sentido más amplio y general", es "un mecanismo, oficina o centro público, llamado a dar la alerta o voz anunciadora de como en la práctica se encuentra distribuido dicho dominio y cuáles son las modificaciones a que se halle sujeto, para conocimiento de todos los que, no habiendo intervenido en el otorgamiento o formalización de los actos adquisitivos o extintivos del primero... necesitan para su conveniencia de un punto de partida seguro y de plena garantía de las transacciones en que piensan entrar". (12)

e).—*Y por último, para el Lic. Martín Castro Marroquin el Registro Público es:* "La institución técnico-jurídica más importante de un ordenamiento legal positivo, porque su misión principal es la de dar certeza, seguridad pública y protección oficial a la vida jurídica de los derechos inscribibles que se presenten en el registro correspondiente, tanto para la tranquilidad de las personas como para un mejor entendimiento facilitando las relaciones sociales y jurídicas". Añade que "por las angustias e inquietudes del hombre, viviendo en sociedad, esto es, de que llegado el caso, le será respetada su persona y sus derechos, previa la identificación y comprobación correspondientes, mediante la imposición del contenido legítimo de un documento oficial adecuado, que tenga aceptación general". (13).

A mi parecer esta última definición de Registro Público es la más completa y la que mejor nos explica cuál es el fin de esta institución.

5.—*PROBLEMATICA SOBRE LA DENOMINACION CORRECTA DE ESTA MATERIA.*—El Derecho de Registro Público o Derecho Registral es tratado y estudiado en los principales países del mundo occidental como parte integrante del Derecho Civil, aplicándole por lo mismo principios y conceptos de esta rama del Derecho Privado relativo a los negocios e intereses pecuniarios de los particulares, e incluyendo los preceptos legales materiales, no formales, de los principales regis-

tros como son el de las personas (del Estado Civil) y el de los inmuebles (de la Propiedad), en el articulado de los códigos de Derecho Privado, a pesar de que la misma designación de este Derecho Registral, está denotando su carácter público.

En España el Derecho de Registro se le llama también Derecho Inmobiliario o Hipotecario, porque la mayor parte de las normas de la Ley Hipotecaria de 1861 se refieren al llamado tráfico jurídico inmobiliario, estando intimamente ligadas esas normas con la institución jurídica del Registro Público de la Propiedad, al cual se limita dicha ley, por estimar de suma importancia el cambio de titulares o tráfico jurídico de los bienes mencionados, entre particulares, con títulos de valor económico.

Se le ha llamado Derecho Inmobiliario porque antiguamente se acostumbraba censar las fincas con fines tributarios o bien porque a partir del feudalismo por el valor exagerado que alcanzó la tierra como bien susceptible de ser transmitido, al menos por herencia, se impuso la anotación del vasallo como nuevo dueño en un libro especial. Asimismo se le llama Derecho Hipotecario porque la hipoteca fue una de las primeras operaciones crediticias, con garantía real sobre inmuebles que no se entregan al acreedor, que se operaron en el mundo de los negocios y que se hacían constar en el antiguo oficio o Registro de Hipotecas.

Sin embargo, no ha faltado quien le llame Derecho del Registro Público de la Propiedad que, aunque es el registro tipo al que se le concede más importancia por referirse a los bienes económicos valiosos de más tráfico jurídico, como son los inmuebles, no es el único registro, ni siquiera de la propiedad privada, ni en él se agota el estudio del Derecho Registral.

Las denominaciones de Derecho Inmobiliario e Hipotecario, según los autores españoles, es referido a las operaciones del tráfico jurídico sobre bienes inmuebles y derechos reales hipotecarios inscribibles en el Registro Público de la Propiedad, siendo la denominación indebida, porque no solamente los bienes inmuebles y los derechos reales hipotecarios tienen cabida en el citado registro, sino también algunos otros muebles y derechos personales.

Pero lo más malo es que a este Derecho se le señala como nota característica la de constituir una parte o aspecto del Derecho Civil. Entre otros los autores españoles afirman que el Derecho Inmobiliario Registral pertenece al campo del Derecho Civil, que es Derecho Privado, porque consideran "la cantidad de materia prevalente propia del Derecho Civil relacionada con el objeto específico registral", es decir, que las cosas que en mayor número ingresan al Registro Público de la Propiedad, son los actos o contratos sobre inmuebles o derechos reales como

negocios entre particulares, y que, por ello, los efectos del registro son privados en cuanto a terceros, sin tener en cuenta que el acto del registro es realizado por el Estado como autoridad en ejercicio de sus atribuciones o facultades exclusivas, para la paz y el bienestar general, y que por ello es de Derecho Público, y que una cosa es el acto inscribible con su objeto, que bien puede ser de Derecho Privado o Público, y otra el acto de inscripción con su finalidad, que es de interés general o de orden público, siendo diferentes también las personas que celebran o realizan dichos actos.

Por lo que resulta impropio explicar o definir el Derecho de Registro que es público hasta por su denominación, en función de conceptos propios del Derecho Civil que es privado, como lo son los derechos reales, o en consideración a "la cantidad prevalente de materia propia del Derecho Civil relacionada con el objeto específico registral".

Si el Derecho Registral Inmobiliario o Hipotecario perteneciera al campo del Derecho Civil, del orden privado, porque lo más considerable que ingresa al Registro de la Propiedad son los inmuebles y derechos reales sobre esos bienes como objeto o contenido de relaciones o actos jurídicos entre particulares, y si los efectos del registro fueran privados solamente en cuanto a terceros, se llegaría a la conclusión de que las normas reguladoras de tal derecho serían de simple disposición, interpretativas o supletorias de la voluntad de las partes, renunciables, siendo entonces, voluntario y no obligatorio acudir a dicho Registro y, lo que es peor, la certeza y seguridad jurídica que se buscan a través de esta institución, existirían sólo a medias, únicamente frente a terceros particulares y no frente al Estado como autoridad, lo cual no es lo que se pretende obtener con el Derecho Registral, sino la certeza y seguridad frente a todo el mundo. (14)

El término más correcto para denominar esta materia es pues el de Derecho de Registro Público.

6.—CONCEPTO DE DERECHO DE REGISTRO.—Después de haber examinado las diferentes denominaciones que se dan sobre esta materia podemos establecer como concepto sobre la misma el siguiente: "El Derecho de Registro es el conjunto de normas imperativas o prohibitivas, no renunciables por ser de interés general o de orden público, que regulan las relaciones entre el Estado como autoridad y los particulares, las relaciones de los órganos de aquél entre sí o entre dos o más Estados soberanos, siendo el objeto la inscripción y la publicidad de los derechos absolutos o relativos derivados de hechos o actos jurídicos concretos, determinados en la ley como inscribibles y susceptibles de identificarse de manera indubitable, con base en el principio jurídico de publi-

cidad registral, para darlos a conocer a los terceros en sus consecuencias jurídicas y así produzcan efectos completos, en favor de la certeza y seguridad jurídica de lo inscrito, legitimado como verdad legal presuncional, de cosa registrada, frente a todo el mundo y en contra de terceros interesados". (15)

7.—OBJETO Y FIN DEL DERECHO DE REGISTRO.—El Derecho de Registro tiene por objeto regular la inscripción, en libros especiales, de los derechos absolutos o relativos derivados de hechos o actos jurídicos concretos, determinados en la ley como inscribibles e identificados de una manera cierta, con efectos trascendentes hacia las demás personas que no son sus autores, o sea los terceros y la publicidad de esos derechos legitimados inscritos para que sus efectos se produzcan frente a todo el mundo y en contra de los terceros que resulten tener algún derecho o interés jurídico opuesto a lo inscrito.

El fin del Registro es la certeza, seguridad y protección jurídica de los derechos inscribibles e inscritos, frente a todo el mundo y en contra de los terceros interesados, así como la facilitación de las relaciones jurídicas, sociales y económicas, especialmente las del tráfico jurídico, para la paz y el bienestar social. (16)

8.—NATURALEZA JURIDICA DEL ACTO DE REGISTRO.—De la propia denominación de Registro Público se descubre que la materia a la cual se refiere esta institución jurídica es de interés público, no sólo particular, aun cuando los derechos derivados de los hechos y actos jurídicos, inscritos, sean del orden privado, pero en cuyas consecuencias o efectos jurídicos está interesada la sociedad en general y en especial los terceros interesados.

La relación jurídica registral es de Derecho Público tanto por los sujetos que intervienen (el Estado como autoridad, representado por el registrador competente y por la otra el gobernado, como sujeto de caso concreto coincidente con el supuesto legal que ordena el registro), como por el objeto: inscripción y publicidad de ciertos derechos originados de hechos o actos jurídicos concretos que son de interés público y permanente en cuanto a sus efectos, y por el fin del Registro: certeza y seguridad jurídica respecto de lo inscrito con la protección oficial del Estado.

El acto de registro es pues, un acto público administrativo, no se trata de un acto entre particulares de Derecho Privado que quede al arbitrio de los mismos, sino de uno de los sujetos particulares por una parte y el Estado autoridad por la otra, en el ejercicio de las atribuciones que como autoridad administrativa le competen, en otras palabras se trata de una relación jurídica necesaria, de Derecho Público en la cual

el Estado interviene, por medio del órgano determinado como autoridad competente, para satisfacer la exigencia pública de hacer valer el derecho derivado del acto o hecho jurídico registrado respecto a personas que sean ajenas al mismo, pero interesadas en sus efectos o consecuencias jurídicas, así como la necesidad de conocer el estado o situación jurídica legítima y concreta de las personas y de los bienes más importantes.

Desde luego que dicho acto de registro, no debe lesionar a los terceros que tengan mejor derecho.

La intervención del Estado en este sentido es indispensable para inspirar confianza y dar tranquilidad a todo el mundo por la certeza, seguridad y protección jurídica de lo inscribible, ya inscrito, al tener eficacia y validez dicho acto frente a cualquier persona, incluso el Estado.

En el Derecho Administrativo, el Estado realiza actos que tiende a la satisfacción de las necesidades colectivas, y difícilmente podría llegarse a conseguir ese fin si se exigiera que los actos a él encomendados no pudieran oponerse a todos los miembros de la colectividad, estén o no representados en el momento de la realización del acto; de manera que mientras en el Derecho Civil, la regla es que los actos sólo producen efectos para las partes, en el Derecho Administrativo lo es la de que los actos tienen una eficacia "erga omnes". (17)

Por lo tanto podemos concluir que el acto de registro es, sin lugar a dudas, de carácter administrativo, toda vez que es realizado por el Estado como autoridad a través de sus órganos competentes llamados registradores, en ejercicio de sus atribuciones o facultades exclusivas de reglamentar, fomentar, limitar y vigilar la actividad privada para la satisfacción de la necesidad colectiva de dar certeza y seguridad jurídica a los derechos y actos concretos inscribibles e inscritos, cuyos efectos son de transcendencia e interés general, no sólo particular.

9.—PRINCIPIOS REGISTRALES.—Son las bases o fundamentos prácticos tomados de la experiencia en relación con el Derecho de Registro, es decir, son proposiciones admitidas generalmente que sirven de base a los ordenamientos legales de esta rama del Derecho, sin que dichos principios sean leyes propiamente.

Algunos autores les niegan categoría de principios, estimándolos sólo como presupuestos o simples requisitos de la inscripción, pero ya sean una cosa u otra, lo cierto es que estas sentencias breves de doctrina jurídica son tomadas en consideración en los diferentes sistemas registrales, aunque sea sólo los principales, tanto para el ingreso de los derechos en los registros, como para la producción de los efectos de lo registrado.

a).—*Principio de publicidad registral.*—Es el principal y básico de este Derecho, a su alrededor funcionan los demás principios, como su nombre lo indica se descompone en dos: el de inscripción y el de publicidad.

El de inscripción se enuncia diciendo que "lo inscribible inscrito se reputa existente en contra de terceros" o sea que por este principio es posible oponer lo inscrito frente a todo el mundo, todos los sistemas de registro lo admiten, aun los declarativos.

El de publicidad se expresa en sentido contrario, según la doctrina el registro es exacto porque manifiesta la realidad e íntegro porque la agota, es decir, el registro revela la realidad de las situaciones jurídicas inscribibles e inscritas, de tal manera que "lo inscribible no inscrito no puede producir efectos contra los terceros de mejor derecho".

De este principio de publicidad registral se deducen los de legitimación y de fe pública del registro, según los cuales lo inscribible inscrito se presume existente de verdad legal frente a todo el mundo y contra los terceros, siendo esta presunción de carácter legal favorable para los terceros adquirentes de buena fe y a título oneroso, que hubieren adquirido conforme a la ley de quien aparece en el Registro con derecho para transmitir. (18)

b).—*Principio de la fe pública registral.*—Consiste en la confianza autorizada en lo inscrito que ha sido declarado legítimo por el Estado, a través del registrador competente, por estar lo inscribible arreglado conforme a Derecho y haberse realizado la inscripción acatando la ley.

c).—*Principio de abstención de legitimidad.*—Como el Registro no convalida los actos que sean nulos con arreglo a las leyes, lógico es que la fe pública registral sea ineficaz cuando se viole una ley prohibitiva o de interés público, puesto que el propio Estado no puede desconocer ni transgredir lo de orden público.

Para que el Registro asegure y garantice la exactitud y veracidad de los hechos y de los datos de mero hecho, que sirven de antecedente o apoyo al acto jurídico inscrito, así como a la existencia física o material de la cosa objeto de dicho acto, es preciso la comprobación de esos hechos, ya sea sirviéndose del Catastro y de la fe pública notarial, que hacen prueba plena, o confiriéndole al registrador la facultad de recibir y valorizar las pruebas conducentes.

Respecto al Catastro, éste es como un registro especial, únicamente para fines fiscales, pero no bastarían para la determinación o identificación de los derechos inscritos, porque aquellos datos sólo se refieren a las fincas o inmuebles y a los registros ingresan además, bienes muebles y derechos personales o de crédito, todo en relación con las per-

sonas como sujetos de derechos, de aquí la necesidad de identificar y determinar con precisión a las personas y a los bienes o derechos registrados. (19)

d).—*Principio de calificación o de legalidad.*—Este es el otro principio que se puede clasificar como importante junto con el de la publicidad y consiste en el examen y comprobación del acto jurídico por inscribir, tanto por lo que respecta al fondo como a la forma del mismo: consentimiento y objeto que pueda ser materia del acto y la forma prescrita en la ley.

Por ello el registrador competente deberá examinar y verificar que el consentimiento de los otorgantes del acto en cuestión, sea expreso y de persona capaz de obligarse, no viciado por causas de error, violencia, fraude o dolo; que los otorgantes tengan la facultad de disposición o de otorgamiento del acto, y que la cosa objeto del mismo sea posible y lícita, es decir, no prohibida por la ley, ni por las buenas costumbres.

La facultad o derecho de disposición o de otorgamiento del acto inscribible debe estar apoyado en antecedentes jurídicos, si es posible registrales, de cinco años de antigüedad cuando menos, salvo que se trate de inmatriculación o sea la primera inscripción del bien.

En cuanto a la forma del acto inscribible, tratándose de escrituras notariales, se deberá ver si el Notario autorizante es competente por razón de su jurisdicción territorial y de si estaba en el libre ejercicio de sus funciones cuando autorizó el acto.

El registrador, en su carácter de autoridad competente, decide si el derecho del acto o hecho jurídico cuya inscripción se le solicita llena a no los requisitos legales y corresponde a los inscribibles, pues de no ser así entrarían al Registro cosas falsas e ilegítimas, en forma repetida, aún respecto de las misma persona o bien jurídico, que el Estado tendría que aceptar en contra del principio de legalidad y entonces, saldría sobrando esta institución de orden público.

Por tanto le registrador deberá estudiar y calificar el acto de que se trate para ver si es de los ordenados en la ley como inscribibles,, y si cumplen los principios registrables de consentimiento del afectado, de especialidad, etc.

Podemos decir que el acto es de calificación y de inscripción del registrador, es como la función jurisdiccional del juzgador, quien no se limita a declarar la existencia de un conflicto judicial sino que pone fin al mismo mediante su sentencia definitiva, que al quedar firme constituye la verdad legal de cosa juzgada. (20)

e).—*Principios de especialidad, tracto sucesivo y prioridad.*—El primero de estos principios que podríamos calificar como secundarios es el de especialidad o determinación concreta y es aquel por el que no pueden los bienes raíces o los derechos reales impuestos sobre los mismos, aparecer inscritos a la vez en favor de dos o más personas distintas, a menos que éstas sean copartícipes.

Principio de tracto sucesivo o de continuidad sin lagunas en las operaciones jurídicas, se funda en que nadie puede transmitir un derecho, sin ser antes un titular del mismo, a cuyo efecto el registro exige la previa constancia de la inscripción como antecedente obligado de las inscripciones subsecuentes.

Y, principio de prioridad que se presenta en el caso de derechos que se excluyen entre sí por no poder coexistir, el cual tiene su raigambre en el aforismo romano "prior tempore, potior jure" (el que es primero en tiempo, es primero en derecho), o sea que la prioridad lleva consigo el efecto de que quien primero inscribió su derecho tiene preferencia sobre los demás. (De los principios de tercería y buena fe se analizarán en el párrafo siguiente). (21)

10.—*EFFECTOS DEL REGISTRO.*—Fundada en el principio de la publicidad registral y de la función esencial de publicidad de los registros, se deduce que los efectos o consecuencias jurídicas de lo inscribible inscrito (que ya existen para las partes), son de oponibilidad frente a todo el mundo y contra los terceros interesados o sea cualquier persona del público en general, incluso el Estado, para poder obtener la certeza y seguridad pública o jurídica de los derechos registrados, que es la finalidad de esta institución.

La finalidad del Registro va, pues, dirigida a esas personas, en principio ausentes, que son los terceros interesados, para que por medio de la manifestación pública del caso registrado puedan conocerlo en su estado o situación jurídica concreta y se aprovechen del mismo o demanden judicialmente su nulidad si es contrario a su interés y si tienen mejor derecho.

El registro se ha instituido principalmente para dar certeza y seguridad jurídica con protección estatal a los bienes y derechos concretos inscritos debidamente, determinados en la ley como inscribibles, frente a todo el mundo y contra los intereses o derechos de los terceros que resulten, y no en su favor en atención a que el acto jurídico registrable no registrado sí lo pueden aprovechar estos en cuanto les fuera favorable.

Se confunden los efectos de los contratos entre las partes y sus causahabientes y herederos, con los efectos de dichos actos ya registrados para con los terceros. Los contratos una vez perfeccionados sur-

ten todos sus efectos legales entre las partes otorgantes o declarantes y sus sucesores, pero no podrán perjudicar a los terceros hasta que no se inscriban en el Registro correspondiente.

El Registro por medio de su publicidad, hace que los efectos de los derechos y actos jurídicos inscritos, una vez declarados lícitos o legitimados por la autoridad pública correspondiente, se extienden hacia los demás que no son partes, o sean los terceros, y por lo mismo tengan eficacia y validez frente a cualquiera persona, incluso, el Estado, mientras no se modifiquen, extingan o cancelen. (22)

a).—El tercero registral.—El concepto de tercero registral es exclusivo del Derecho de Registro, como el concepto de tercero civil es propio del Derecho Civil, es por lo tanto en consideración a estas personas jurídicas por las que existe esta rama del Derecho y su institución Registro Público, que es un medio de que se vale la técnica jurídica para asegurar los derechos como facultades concretas de las personas y para la mejor aplicación del Derecho Objetivo.

Los terceros registrales están comprendidos legalmente en la relación o situación jurídica registral formada por las dos partes que intervienen directamente en el acto de registro; tienen que tener algún derecho o interés jurídico a su favor en relación con el derecho registrado de que se trate.

Cuando ese interés o derecho es en pro del Registro, no opuesto a lo inscrito, los terceros registrales salen beneficiados por las consecuencias jurídicas del registro, lo cual no ofrece problema alguno; en cambio, cuando el derecho o interés del tercero registral es en contra del registro, opuesto a lo inscrito, resulta dicho tercero perjudicado por las consecuencias jurídicas del registro, así sea su derecho absoluto inscribible pero no inscrito o registrado con posterioridad al registro de que se trate, porque sólo lo inscribible inscrito puede producir perjuicios a terceros y porque el que es primero en registro es mejor en derecho.

Para los efectos del Registro entendemos por tercero registral a: "aquella persona jurídica oficial o particular que, no siendo parte, resulta interesada de alguna manera, por tener algún derecho o interés jurídico concreto relacionado con lo inscrito, de cualquier clase pero que, al ser contrario a lo inscrito ese derecho o interés no registrado, resulta ineficaz contra el registro por ser éste de orden público o de interés general".

Sin embargo, los terceros registrales pueden ser protegidos y sostenidos en el registro como adquirentes de buena fe a título oneroso, por haber confiado en el registro como institución jurídica de orden público, o bien indemnizados por el Estado porque, aunque su interés no es contrario al Registro, su adquisición viola las normas prohibitivas o de

interés público y, en consecuencia resulta su derecho o interés nulificado y cancelada su inscripción y la de sus causantes, por orden fundada y motivada de autoridad judicial competente. (23)

11.—**PRINCIPALES SISTEMAS DE REGISTRO.**—Se habla de sistemas registrales entendiendo por estos a las diferentes modalidades que revisten los registros en el Derecho Comparado, en particular cuando se manifiestan como tipos o modelos seguidos por los ordenamientos de varios países.

Dichos sistemas no son otra cosa que acomodamientos del espíritu jurídico nacional de esos países a fundamentos jurídicos más antiguos acerca del régimen de publicidad que deben revestir las transacciones.

Todos los juristas y con ellos las legislaciones, estiman que dichas transacciones deben estar revestidas de formalidades intrínsecas y extrínsecas suficientes a salvaguardar los derechos de terceros, la armonía del comercio y del orden público, así como los intereses del Erario, facilitando la percepción de las contribuciones que correspondan al Fisco. (24).

En realidad no hay más que dos clases de sistemas jurídicos registrales con efectos oponibles a terceros:

1o.—Los informativos o declarativos de publicidad los cuales no legitiman lo que ingresa al Registro y,

2o.—Los constitutivos o declarativos de legalidad, por los cuales se examina lo inscribible y lo califican de legal si legitiman lo registrado como verdad legal.

En los sistemas jurídicos registrales sólo informativos, se limita el registro a una declaración pública de la existencia, no legitimada del hecho o acto jurídico registrado, tal como lo otorgaron o celebraron las partes, pero sin haber pasado por el examen del registrador, es decir, el título inscrito continúa con las irregularidades que contengan por omisión, vicios y demás. En cambio, los sistemas jurídicos registrales de legalidad o de legitimación, se reconoce la legalidad de lo inscribible y se legitima, mediante la inscripción correspondiente, como verdad legal de cosa registrada aunque presuncional, frente a todo el mundo y contra los terceros interesados, por haber sido calificado y aprobado el derecho como verdad por el registrador. (25)

a).—*Sistema Romano.*—Se basa en la clandestinidad. Los negocios jurídicos relativos al dominio, la posesión y demás derechos reales, así como los fenómenos de vida de todos ellos, entran en un área puramente privada, sin que el Estado tenga intervención alguna. En los primeros tiempos del Derecho Romano, sabemos que existían los mo-

dos civiles y naturales de adquirir el dominio y que los actos se efectuaban de manera pública por medio de la "mancipatio", la "injunctio" y la "adjudicatio", y si refería a los modos civiles, pero no si se trataba de modos naturales, los cuales carecían de solemnidades y de publicidad.

El Derecho Justineano abrogó el ordenamiento quirritario de propiedad y sólo mantuvo los modos naturales de adquirirla; sin embargo, con el fin de evitar fraudes, se obligó a revestir las donaciones con determinada publicidad representada por la "insinuatio" o intervención del Magistrado que daba fe y vigilaba la realidad y efectividad del acto.

Pero, no se puede hablar de un "sistema registral" romano, por cuanto no hubo ningún registro donde se anotaran los fenómenos de vida de los derechos.

b).—*Sistema francés.*—Se puso de manifiesto con la ley de 23 de marzo de 1865, la cual establece el principio de la publicidad potestativa a efectos de perjuicio a terceros; antes de esa ley, Francia conocía la tradición bretona, que era un modo público de adquirir el dominio por medio de anuncios, pregones e intervención de la autoridad y la tradición romana sumamente espiritualizada, extremo éste que favorecía la clandestinidad. La confluencia de estas dos categorías de tradición hace que el sistema registral en Francia sea ecléctico, en razón del cual solamente están sometidos a inscripción ciertos negocios jurídicos si se quieren que tengan efectos en relación a terceros (por lo que respecta al fondo material) en cuanto al formal, el método adoptado no puede ser más defectuoso, pues las inscripciones se realizan por nombre, por persona y no por inmueble.

Esta inscripción nominal por tanto, lleva consigo el que para identificar un predio, se hayan de citar los nombres de los sucesivos titulares del derecho correspondiente

Por tanto la inscripción es voluntaria, simplemente declarativa y no legitima los actos que representa, por lo que un registro como el francés, que no legitima lo inscrito, lejos de ser provechoso para el público puede ser perjudicial al dar lugar a operaciones falsas e ilegítimas, puesto que lo inscrito, aparentemente regular, no ha sido comprobado en manera alguna.

c).—*Sistema alemán.*—Se asienta de manera intensa en el principio de la publicidad obligatoria, esto tiene dos ventajas: la existencia de los derechos reales depende de su inscripción en el registro y la inscripción da realidad formal a los actos que representa, aunque éstos no corresponden a la realidad material de su validez.

De lo anterior se deducen consecuencias jurídicas de gran importan-

cia: 1o. la médula de la inscripción es el inmueble y no la persona; 2o. la transmisión de dominio es ineficaz si no consta en el registro; 3o. todos los fenómenos de vida de cuantos derechos reales afecten al inmueble y provengan de un negocio jurídico, deben ser inscritos para su validez 4o. el acuerdo bilateral de naturaleza contractual convenido entre las partes, basta para efectuar la inscripción, todo esto por lo que respecta a las manifestaciones materiales. Respecto de las formales, las inscripciones se efectuaran siempre a petición de parte interesada o por mandamiento de autoridad competente, pero nunca de oficio por el registrador.

Tienen aplicación por lo tanto en este registro, todos los principios registrales desde el de calificación, la prioridad, lo inscrito legitimado, la fe pública del registro es plena, sin admitir prueba en contrario, más que en los casos en que hubiese errores de hecho, en favor de terceros adquirentes de buena fe. (26).

d).—*Sistema suizo.*—Este sistema es muy parecido al alemán, el núcleo registral es el inmueble deducido del plano oficial del catastro, siendo necesaria la inscripción para la transmisión del dominio, excepto en los casos en que éste se adquiere por usucapión, sucesión o adjudicación, en cuyo caso el dominio se adquiere antes de la inscripción.

Ningún derecho real tiene vida transaccional desde el punto de vista del registro si no se le inscribe, con lo cual se establece la obligatoriedad de la inscripción..

e).—*Sistema español.*—En el Derecho Hipotecario español por regla general las inscripciones son de carácter declarativo, el único caso en que la inscripción es constitutiva es tratándose del derecho de hipoteca, tanto respecto de las partes como de terceros.

La inscripción es un requisito indispensable para que los actos registrales puedan ser tomados en consideración por los organismos públicos; la inscripción es necesario para que actúe el principio de legitimación registral y también circunstancia que concurre a formar la posición de tercero protegido por la fe pública registral.

El sistema hipotecario español, adopta por regla general el principio de presunción de exactitud del registro mientras en la forma establecida en la ley no se demuestre la existencia de la inexactitud registral; pero ello únicamente cuando se trata de proteger a un tercer adquirente que reuna las cuatro circunstancias siguientes: haber procedido de buena fe; haber adquirido a título oneroso; haber adquirido de persona que según el Registro podía transmitirle; y haber registrado su título adquisitivo, porque en este último caso prevalece el contenido del Registro. (27)

f).—*Sistema australiano o Acta Torrens.*—Dicho sistema consiste en representar la propiedad inmueble por medio de un documento transmisible que ostenta por sí solo la efectividad registral, se le denomina generalmente sistema del Acta de Torrens, en virtud de que fue Sir Robert Torrens quien promovió la proposición de ley que reglamentó dicho sistema para Australia exclusivamente, pero después se extendió a Inglaterra y sus posesiones, a países coloniales y a algunos estados de la Unión Americana.

Generalmente se le conceden las ventajas de simplicidad, rapidez y seguridad en las operaciones de tráfico; la garantía del Estado que responde en absoluto del título que expide, convirtiéndose en asegurador de la propiedad registrada y el fondo de indemnizaciones para el caso de reclamaciones de terceros perjudicados, inspira la confianza y facilita las relaciones que tengan por objeto dichos bienes registrados.

También aquí influyó notablemente el reparto de tierras que se hicieron a los colonos australianos, a fin de poblar dicha isla continente y aquellos que le son vecinos. El colono beneficiado con el reparto, era en realidad el primer propietario del predio y no había el problema de dueño o poseedores anteriores a él, ni la anormal división de la propiedad como en otros continentes.

La adopción de este sistema era lógico, jurídicamente hablando; cada concesión de tierras que la Corona hace al colono, lleva consigo la inscripción de la finca en un libro matrícula y la entrega al colono de un documento que contiene la inscripción de caminos y espacios anexos para las transmisiones sucesivas del derecho a otros titulares, así como para constancia de los gravámenes o cancelaciones de estos que se impongan al inmueble. Este sistema simplifica grandemente los fenómenos de vida del dominio y derechos reales sobre inmuebles, ya que éstos, representados por el documento (a cuyo efecto se emplea pergamino o papel especial), se transmiten por endoso, como un simple título de crédito, estos endosos se comunican al registro sin más formalidades.

Sin embargo, autores como Roca Sastre critican este sistema al que dice "solo puede ser recomendable para países coloniales o en formación", y Jerónimo González (ambos citados por el Lic. Castro Marroquín en su obra "Derecho de Registro"), "no puede, sin embargo, desconocerse que su funcionamiento en las colonias es admirable, no presenta dificultades y se ha popularizado rápidamente".

Su autor le señala como ventajas: eliminó la inseguridad, haciendo seguras las transacciones e irrevocables los títulos; redujo el costo y el tiempo para realizar dichas transacciones; introdujo la claridad y la

precisión en las mismas; simplificó los tratos del comercio jurídico; protege a los adquirentes contra fraudes e indemniza a los perjudicados (terceros) al no restituir la propiedad registrada.

El defecto principal que se atribuye a este sistema es el de que puede perjudicar los intereses de los verdaderos propietarios y de la movilización con mucha facilidad de la riqueza territorial. (28)

12.—*EL REGISTRO EN MEXICO.*—Después de haber analizado el registro en diversos países, respecto del sistema que adoptan, se verá a continuación el Registro en México, pero, dichos antecedentes están referidos más bien al Registro de inmuebles (de la Propiedad).

a).—*Antecedentes del Registro en México.*—Durante los primeros cincuenta años de vida del México Independiente el régimen inmobiliario, estuvo determinado por la legislación española que prescribía para la constatación de mutaciones de la propiedad y de derechos reales, la existencia de las oficinas llamadas "Oficios de Hipotecas", que estaban establecidas en cada cabeza de partido "para tomar razón de las escrituras que se otorguen ante los escribanos de los pueblos del distrito, con el objeto de que puedan llegar a noticias de todos, las compras, ventas, hipotecas, tributos, y cualesquiera otros gravámenes de los bienes raíces, evitándose así acultaciones y fraudes y de que en caso de perderse los Protocolos y las originales, puedan sacarse copias auténticas".

Por Reales Cédulas de 9 de mayo de 1778 y 16 de abril de 1793, se hizo extensivo a América el establecimiento de estos oficios de anotación de hipotecas, con el propio fin y bajo las mismas reglas con que se usaba en la metrópoli.

Pero el sistema adoptado para las inscripciones era muy deficiente y limitado por la práctica y las reglas respectivamente tan solo a las hipotecas, censos, y tributos, lo que daba lugar a muy frecuentes fraudes que se cometían por los vendedores de mala fé. A fin de hacer más seguros los contratos y menos probable la ocultación de los gravámenes y demás condiciones de los bienes inmuebles, fué adoptado por nuestro Código Civil de 1870, el sistema del Registro Público de la Propiedad.

Este sistema se basa fundamentalmente en el principio de la publicidad de todos los actos traslativos de la propiedad raíz y de los gravámenes que la afecten, de tal manera arreglada que cada inmueble tenga su historia en cuanto se refiere a cambios y gravámenes, a fin de que las personas que quieran contratar con ellos, conozcan con toda certeza esos cambios y limitaciones a que estan sujetos.

El Código Civil de 1870, no hizo más que establecer las bases fundamentales de la institución, dejando su desarrollo a los reglamentos administrativos. En éste código se le dá al Registro un carácter declarativo según el artículo 3332 "los actos y contratos que conforme a la ley deban registrarse, no producirán efectos contra terceros, si no estuvieren inscritos en la oficina respectiva"; pero para la hipoteca cambia el régimen al establecer en su artículo 1950 "para subsistir necesita siempre del registro".

Fue el Reglamento del Registro Público de la Propiedad de 1871, el que suprimió los "Oficios de hipotecas", constituyendo la oficina del Registro Público con los caracteres del sistema declarativo.

El Código Civil de 1884, aceptó sustancial y absolutamente el sistema del código anterior, no encontrando pues diferencia entre ambos códigos, lo mismo sucede con el Reglamento al Registro Público de la Propiedad de 1921 que siguió al anterior.

Por fin encontramos una verdadera innovación en el Código Civil de 1928, que establece los principios de legitimación y fé pública registral, tomándolos de la Ley Hipotecaria española de 1861 y colocándose en el nuevo sistema de tipo intermedio; también este ordenamiento tiene como novedades que nuestro sistema registral (de la Propiedad), al igual que el español, es intermedio entre el francés y el alemán, teniendo en común del primero, que los derechos se crean, modifican, gravan, transmiten y se extinguen sin intervención del registro, y en el que al ingresar en este, surten efectos contra terceros. Tiene por otra parte de común con el sistema alemán, los principios de legitimación y de fé pública registral, pero se aparta del mismo en que la inscripción no es constitutiva de derechos. (29).

b).—*Base constitucional del Registro.*—En México (ni en ningún país hasta la fecha), existe una legislación codificada de registro, dada la diversidad de registros especiales establecidos y divididos en federales, estatales y municipales. Los principales registros como son el del Estado Civil y el de la Propiedad se hallan reglamentados, en cuanto a la determinación de los actos y títulos inscribibles, las condiciones que han de reunir para su ingreso al registro correspondiente y los efectos que producen dichos actos y títulos una vez inscritos, así como por lo que hace al trámite o procedimiento de la inscripción, dentro del articulado de los códigos civiles del Distrito Federal y de los Estados.

En la Constitución sólo un precepto legal, el artículo 121, se refiere a estos actos públicos tan importante como son los registros, dicho artículo dice: "En cada Estado de la Federación se dará entera fé y

crédito a los actos públicos, registros y procedimientos judiciales de todos los otros. El Congreso de la Unión, por medio de leyes generales prescribirá la manera de probar dichos actos, registros y procedimientos, y el efecto de ellos sujetándose a las bases siguientes:

I.—Las leyes de un Estado sólo tendrán efecto en su propio territorio y, por consiguiente, no podrán ser obligatorias fuera de él.

II.—Los bienes muebles e inmuebles se regirán por la ley del lugar de su ubicación.

III.—Las sentencias pronunciadas por los Tribunales de un Estado sobre derechos reales o bienes inmuebles ubicados en otro Estado, sólo tendrán fuerza ejecutoria en éste, cuando así lo dispongan sus propias leyes. Las sentencias sobre derechos personales sólo serán ejecutadas en otro Estado cuando la persona condenada se haya sometido expresamente o por razón de domicilio, a la justicia que las pronunció y siempre que haya sido citada personalmente para ocurrir al juicio.

IV.—Los actos del estado civil ajustados a las leyes de un Estado tendrán validez en los otros.

V.—Los títulos profesionales expedidos por las autoridades de un Estado, con sujeción a sus leyes, serán respetados en los otros".

El precepto constitucional transcrito, sin embargo, no ha sido reglamentado o sea que el Congreso de la Unión todavía no expide la ley general que prescriba la manera de probar los registros locales y los efectos que produzcan tales registros en otros Estados.

Para el Lic. Castro Marroquín (quien estudia este problema), cree que no se ha cumplido la obligación mencionada porque la ley orgánica que del citado artículo 121 se expidiera, sólo tendría que referirse a la forma de los actos públicos determinados como registros y procedimientos judiciales de los Estados y no al fondo de dichos actos, como tampoco podría ocuparse de otros actos públicos que no sean precisamente registros locales de derechos privados reales o personales y procedimientos judiciales también locales en procesos o causas civiles y penales, quedando excluidos los registros de derechos públicos relativos a las concesiones públicas y de acciones que se inscriban en los registros de la propiedad locales y los diversos actos públicos legislativos y administrativos o ejecutivos, también locales.

Pero lo más grave de esa ley reglamentaria sería que obligaría a todo el mundo, incluso las autoridades federales y locales de los Estados, a aceptar como válidos los registros y procedimientos judiciales determinados de un Estado, aunque resultaran falsos o ilegítimos, vio-

lándose entonces el principio de legalidad universalmente admitido en todos los ordenamientos jurídicos. (30).

c).—*Clasificación de los principales registros especiales en México.*— En todas las ramas del Derecho aparece la institución del Registro, por lo que haremos una clasificación por materias, analizando posteriormente sólo las más importantes en nuestro país.

I.—Registros en el Derecho Civil: a).—Registro Civil. b).—Registro Público de la Propiedad. c).—Registro de la Propiedad Intelectual (Derechos de autor). d).—Registro de la Propiedad Industrial.

II.—Registro Eclesiástico: a).—Registro Parroquial que puede a su vez ser: de bautismos, confirmaciones y matrimonios.

III.—Registros en el Derecho Mercantil: a).—Registro de Comercio. b).—Registro Nacional de Comercio e Industria. c).—Registro de Sociedades Cooperativas.

IV.—Registros en el Derecho Penal: a).—Registro de archivos policíacos.

V.—Registros en el Derecho Procesal: a).—Registro de sentencias y otras resoluciones judiciales.

VI.—Registros en el Derecho del Trabajo: a).—Registro de Sindicatos.

VII.—Registros en el Derecho Agrario: a).—Registro Agrario Nacional. b).—Registro de Crédito Agrícola.

VIII.—Registros de actos personales: a).—Registro de extranjeros. b).—Registro de Títulos Profesionales.

IX.—Registros en el Derecho Aéreo: a).—Registro Aeronáutico.

Atendiendo a la eficacia territorial existen dos clases de Registros: los estatales y municipales (locales) y los federales; los primeros regidos por los códigos particulares de los Estados de la Federación y los del Distrito y Territorios Federales, y sus respectivos reglamentos y también por las leyes municipales y los segundos por las leyes federales.

Los registros de la Propiedad y del Estado Civil son los más importantes, aunque no los únicos, existen además un sin número de registros especiales para diferentes clases de personas, de bienes y de derechos derivados de hechos y actos jurídicos regidos por leyes federales, estatales y municipales, independientes entre sí.

Separadamente de los registros oficiales públicos están los catas-

tros, las oficinas de licencias para manejar y los archivos policiacos que son locales y que se llevan en las cabeceras municipales.

Entre los principales registros mexicanos contamos con: Registro Civil o del Estado Civil.—Este Registro es llevado por los Oficiales del Registro Civil en siete libros en los que se extienden las actas de nacimiento y reconocimiento de hijos; de adopción; de tutela y emancipación; de matrimonio; de divorcio; de fallecimiento y las inscripciones de las ejecutorias que declaren la ausencia, la presunción de muerte o pérdida de capacidad (art. 36 del Código Civil).

Dichas constancias del Registro Civil comprueban el estado civil de las personas y, por consecuencia, el nombre, toda vez que este es un elemento de aquel, y hacen prueba plena. A este Registro del Estado Civil se le puede considerar como constitutivo absoluto para las partes y para los terceros, es decir, que por la intervención de este Registro y por la forma escrita en libros especiales, dicho registro es elemento de existencia referente a los actos del estado civil y familiar que son los únicos actos jurídicos formales solemnes en nuestro país.

Registro Público de la Propiedad.—Este registro, como el Civil, es un registro estatal o local, especial de cada Estado de la Federación, también preceptuado en los Códigos Civiles; por referirse a la propiedad de los inmuebles y a los derechos reales que sobre ellos se constituyen tiene una gran importancia, pudiendo decir, con el Código Civil vigente, que cuando se habla de Registro Público se refiere especialmente a éste de la propiedad y demás derechos reales inmobiliarios, por más que tan registro es el de la propiedad, como el Civil, el de Comercio, etc.

Sin embargo, este registro no se refiere únicamente a la propiedad y demás derechos reales sobre inmuebles, sino también a la posesión y derechos reales sobre muebles identificables y a algunos derechos personales como son las inscripciones ordenadas en las fraccs. I, III, VI, VII, VIII, y XIII del artículo 3002 del Código Civil. (31)

Por tanto al Registro Público de la Propiedad podemos definirlo diciendo: "Es una institución jurídica complementaria y pública encargada de anotar, poner de manifiesto y dar fé de cuantos negocios jurídicos se refieren a los fenómenos de vida del dominio, la posesión y demás derechos reales, que los titulares de los mismos o quienes tengan interés legítimo en ello presentan para su inscripción". (32)

Se admite el principio de calificación o de legalidad, por el cual previamente al registro, se exige la autenticidad y legalidad de los derechos y títulos inscribibles; además se establece el registro como requisito externo para la validez y eficacia de los contratos señalados en la ley, para producir efectos contra terceros o sea constitutivo de legalidad;

se acepta además el principio de la fé pública que se refiere al valor probatorio del registro, admitiendo la prueba en contrario de aquello inscrito que sea anulable o susceptible de ser atacado por nulidad relativa, si no se ha operado la prescripción porque en caso contrario queda convalidado.

Este registro en México es pues, obligatorio de necesidad como requisito externo de validez y eficacia en perjuicio o contra terceros, en los actos jurídicos concretos determinados en la ley, y constitutivo de verdad legal presuncional de cosa registrada frente a terceros, al haber sido legitimado lo inscrito.

Registro de Comercio.—Este registro es sólo obligatorio para comerciantes personas morales y potestativo para los comerciantes personas individuales; conforme al artículo 2o. de la Ley General de Sociedades Mercantiles, federal, es el registro lo que dá a las sociedades mercantiles la personalidad jurídica, es decir, para que la sociedad exista jurídicamente con vida propia, y en consecuencia, con independencia de los socios, necesita del registro.

Este registro se solicita por escrito ante el Juez de Distrito o el de primera instancia del lugar del domicilio de la sociedad, acompañándose a la solicitud el testimonio notarial de la escritura social constitutiva, acompañada de todos los documentos conducentes; con la resolución favorable, que se presenta al registrador, se procede al registro de la sociedad.

Registro de extranjeros.—Esta ordenado en la Ley General de Población, que es federal. Es obligatorio este registro para los visitantes extranjeros, que se internen con móviles diversos a los de recreo o transigración, pudiendo dedicarse a actividades remuneradas o lucrativas, pero no podrán permanecer en el país por más de seis meses; para los inmigrantes, que son los extranjeros que entran al país con el propósito de radicarse en él, pudiendo ejercer actividades remuneradas o lucrativas y permanecer en el país hasta por cinco años; y para los inmigrados, que son los extranjeros que obtienen derechos de radicación definitiva en el país. Dichos extranjeros al entrar al país, deberán constituir fianza o depósito que garantice sus gastos de repatriación y el pago de las sanciones que pudieran imponérseles por violaciones a las disposiciones migratorias. Solamente la Secretaría de Gobernación puede autorizar la entrada al país de estos extranjeros. Este Registro es un requisito de esencia que deberán cumplir los extranjeros de referencia para que puedan internarse en el país.

Registro de Títulos Profesionales.—Por medio de este registro se garantizan los derechos de los titulares para dedicarse a su profesión

y a la vez los intereses del público en general. Todos los títulos profesionales, legalmente expedidos, deben registrarse también en la Dirección General de Profesiones, dependiente de la Secretaría de Educación Pública, para poder ejercer la profesión en asuntos del orden federal.

Registro de Archivos policíacos.—Es llevado por las oficinas de policía con el objeto de guardar los antecedentes y datos físicos de los detenidos que han violado la ley penal para los casos de reincidencia y averiguación de los delitos.

Registro de sentencias y otras resoluciones judiciales.—Es llevado por los Jueces para noticias de los asuntos que se tramitan en los juzgados, se refiere tanto a las personas como a los bienes, según de los que se trate la resolución judicial, pudiendo ser por tanto local o federal.

Registro Agrario Nacional.—Se refiere este registro a las tierras, bosques o aguas que se hayan adquirido por vía de restitución, dotación o ampliación de ejidos o a virtud de la creación de un nuevo centro de población; a las parcelas individuales de los ejidatarios y a los derechos que tengan los mismos sobre corrientes de aguas, así como a todo cambio o limitación que los derechos agrarios sufran.

Sólo mediante la inscripción en este registro podrá acreditarse la propiedad de tales bienes, las cuales inscripciones y constancias que sobre ellas se expidan hacen prueba plena en juicio y fuera de él. Las declaraciones de inafectabilidad agrícola o ganadera deben también inscribirse en este registro.

Registro de Crédito Agrícola.—Se inscribirán las operaciones de crédito agrícola en que intervenga alguna de las instituciones del sistema nacional de crédito agrícola, teniendo este registro iguales efectos que el de la Propiedad.

Registro de la Propiedad Intelectual.—Se refiere a los derechos exclusivos de autor, traductor o editor que son concedidos por el Ejecutivo Federal a solicitud de los interesados, dependiendo este registro de Educación Pública.

Registro de la Propiedad Industrial.—Se refiere este registro a las invenciones, modelos o dibujos industriales y los perfeccionamientos de los inventos patentados (patentes de invención), y a las marcas que se usan para distinguir los artículos que se fabrican o produzcan y denotar su procedencia (patentes de marcas). Derechos otorgados por el Ejecutivo Federal a través de la Secretaría de Industria y Comercio.

Registro de Sindicatos.—En la Ley Federal del Trabajo se ordena expresamente el registro de dichos sindicatos para que se consideren legalmente constituidos y para gozar de personalidad jurídica; dicho re-

gistro se solicitará ante la Junta de Conciliación y Arbitraje que corresponda y en los casos de competencia federal ante la Secretaría del Trabajo. (33)

En conclusión, referir el Derecho de Registro sólo al dominio y demás derechos reales sobre inmuebles, en relación con el Registro Público de la Propiedad, denominándolo Derecho de Registro Inmobiliario o Hipotecario es incorrecto porque los derechos privados inmobiliarios no son los únicos derechos registrables, el error está en considerar al Derecho de Registro parte integrante del Derecho Civil que es de índole privada, cuando el registro, desde su nombre nos esta connotando su naturaleza pública, con su finalidad de certeza y seguridad jurídica de determinados derechos, con protección oficial. Los principales registros en México son el del Estado Civil y el de la Propiedad. Es obligatorio el registro en nuestro país como requisito o formalidad externa de validez contra los terceros no partes, por considerar al Derecho de Registro como parte del Derecho Civil, es que se afirma que es voluntario, pero si así lo fuera no podría el Estado satisfacer la curiosidad del público de saber con certeza la situación jurídica que guardan las personas y los bienes determinados, como tampoco podrían realizarse las operaciones cuando todo el mundo está interesado.

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO PRIMERO.

- (1).—"Enciclopedia Universal Ilustrada", Europeo-Americana. Tomo L. Editorial Espasa-Calpe. Madrid, Barcelona. 1958. p. 207.
- (2).—"Derecho Notarial y Derecho Registral" por Luis Carral y de Teresa. Editorial Libros de México, S. A. México. 1965. p. 215.
- (3).—"Estudios de Derecho Hipotecario" por Jerónimo González y Martínez. Tomo I. Madrid, 1948. p. 20.
- (4).—"Registro Público de la Propiedad" por Genaro Núñez Escalante. Edición del autor. México, 1946. (Tesis. Escuela Libre de Derecho). p. 8.
- (5).—Idem, p. 9.
- (6).—Idem, p. 10.
- (7).—Carral y de Teresa, ob. cit. p. 222.
- (8).—Idem, p. 224.
- (9).—"Comentarios a los Códigos Civiles de España e Hispanoamérica" por Luis Muñoz. Ediciones Jurídicas Herrero México, 1953. p. 374.
- (10).—"Enciclopedia Universal Ilustrada", ob. cit. p. 208.
- (11).—Carral y de Teresa, op cit. p. 215.
- (12).—Cita bibliográfica señalada en el libro de Carral y de Teresa, de Scovola Tomo X. p. 827.
- (13).—"Derecho de Registro". Su organización y unificación, por Martín Castro Marroquín. Editorial Porrúa. México 1962. p. 43.
- (14).—Idem, p. 52.
- (15).—Idem, p. 57.
- (16).—Idem, p. 59.
- (17).—"Derecho Administrativo" por Gabino Fraga. Editorial Porrúa. México, 1966. 11a. edición. p. 251.
- (18).—Castro Marroquín, op. cit. p. 69.
- (19).—Idem, p. 152.
- (20).—Idem, p. 73.
- (21).—Muñoz Luis, op cit. p. 375.
- (22).—Castro Marroquín, op cit. p. 86.
- (23).—Idem, p. 94.
- (24).—Muñoz Luis, op cit. p. 375.
- (25).—Castro Marroquín, o. cit. p. 132.
- (26).—Muñoz Luis, op cit. p. 376.
- (27).—Castro Marroquín, op cit. p. 133.
- (28).—Idem, p. 136.
- (29).—"Breves Notas sobre Derecho Registral" por Sergio Aguila Méndez. Edición del autor. México, 1959. (Tesis. Escuela Libre de Derecho). p. 24.
- (30).—Castro Marroquín, op cit. p. 171.
- (31).—Idem, p. 127.
- (32).—Muñiz Luis, op cit. p. 373.
- (33).—Castro Marroquín, op. cit. p. 124.

INDICE DEL CAPITULO SEGUNDO

"HISTORIA DEL REGISTRO NAVAL"

- 1.—*Introducción.*
- 2.—*Concepto de buque.*
 - a).—*En el Derecho Romano.*
 - b).—*Otras definiciones de buque.*
- 3.—*Elementos que caracterizan a todo buque.*
 - a).—*Nacionalidad.*
 - b).—*Nombre.*
 - c).—*Domicilio.*
 - d).—*Matricula.*
 - e).—*Arqueo.*
- 4.—*Origenes del Registro Naval o las Sociedades Clasificadoras.*
 - a).—*Antecedentes históricos. Edades antigua y media.*
 - b).—*Edad Moderna. Ordenanzas francesas.*
 - c).—*Ordenanzas españolas.*
- 5.—*Antecedentes del Registro de buques en México.*
- 6.—*Las Sociedades de Clasificación. Sus funciones.*
- 7.—*El "Lloyd's Register of Shipping".*
- 8.—*El "Bureau Veritas".*
- 9.—*El Registro Naval Italiano.*
- 10.—*Importancia y composición del Registro Naval.*
- 11.—*Naturaleza jurídica del Registro Naval y su diferencia con el Registro Público Marítimo.*

CAPITULO II

"HISTORIA DEL REGISTRO NAVAL"

1.—**INTRODUCCION.**—Antes de llegar al fin primordial que es el Registro, en primer lugar analizaremos que es el buque como punto de partida y esencia del mismo, sobre él veremos: su concepto, nacionalidad, nombre, domicilio y la matrícula, pues es obvio que para hablar del registro de buques sea necesario ver las materias que se han enumerado.

Se han intentado numerosas definiciones tendientes a precisar el concepto de buque o nave, así mientras la mayor parte de los autores italianos y franceses emplean frecuentemente la palabra nave, es más común en las leyes hispanoamericanas la primera connotación, entendiendo que ambas pueden ser usadas indistintamente.

El concepto de nave o buque ha variado según los países y el tiempo, pero debe interesarnos dejar bien sentado lo que se entiende por buque porque a él es precisamente a quien se aplicarán las normas de Derecho Marítimo y los acuerdos y tratados internacionales elaborados y suscritos para tal efecto.

Las definiciones de buque tanto doctrinalmente como en las legislaciones, han sido numerosas y han abarcado algunas que por sus defectos o por su amplitud no han dado idea clara de lo que tratan de señalar, entre ellas algunas han sido demasiado cortas, restringidas, al extremo de dejar fuera conceptos importantes; pero de una manera u otra, siendo la nave el objeto, al cual se aplicarán las normas de Derecho Marítimo y acuerdos internacionales, no está por demás dar a conocer brevemente algunas de estas definiciones que nos ayudarán para especificarla e individualizarla.

2.—**CONCEPTO DE BUQUE.**—a).—En el Derecho Romano.—Se comprendía dentro del concepto de "navem" a toda construcción flotante, cualesquiera que fueran sus formas y sus dimensiones, apta para el transporte en aguas marinas, fluviales y lacustres.

b).—*Otras definiciones de buque.*—La dificultad para dar una definición exacta de buque, surge por el hecho de existir gran cantidad de clases dentro de la misma y genérica denominación, sea por las diferencias de tonelaje a del destino o porque unas definiciones atienden al Derecho Público y otras al Derecho Privado.

Estas razones explican la poca uniformidad que se observa entre las leyes de los diversos países, pues mientras en unos se exige un número de tonelaje para incluir a una legislación dentro de la llamada legislación especial de los buques, en otras se convierte como condición el que naveguen en aguas marítimas o que se dediquen a determinada actividad lucrativa. Dentro de las legislaciones que exigen un número de tonelaje, cabe mencionar la inglesa y la belga; en cambio en Francia y en Alemania se alude a la afectación del tráfico marítimo. En Bélgica además del tonelaje se exige estén destinadas a la navegación y al transporte por mar con fines lucrativos. (1)

Así podemos decir que Scialoja define al buque como: "Toda embarcación apta para trasladarse de un lugar a otro, mediante cualquier medio de propulsión o tracción y destinada normalmente al servicio de la navegación (es decir directa o indirectamente, al transporte de cosas o personas)". (2)

También se ha designado con el término de barco a: "Un vehículo provisto de los medios necesarios para la navegación acuática, destinado al transporte de personas o carga y que debe su flotabilidad al volumen de agua que su casco desplaza y a la forma de éste. Se construye generalmente de madera o de planchas de acero". (3)

El Diccionario Marítimo Mexicano lo define como: "Todo género de embarcación, considerado el casco por sí solo, siendo de infinitas clases en sus dimensiones y especies". (4)

Para dar una definición de buque amplia, deben tenerse en cuenta las siguientes circunstancias:

a).—Se trate de construcciones del hombre. No interesa los materiales que se empleen y si son susceptibles de variar con el tiempo, ejemplo de la madera al hierro se ha pasado a las estructuras de acero.

b).—Por su forma, estructura y peso, en una construcción capaz de sostenerse a flote en la superficie del agua.

c).—Conste de una estructura que constituye lo principal y una serie de accesorios que la completan y que estan unidos a ella en forma artificial pero conexa, integrando un todo destinado a una finalidad común: la navegación.

d).—Para que el buque esté en condiciones de trasladarse por la superficie del agua sobre la que flota, se requieren dos elementos técnicos: medios de impulsión o tracción y medios de control y manejo. En cuanto a los primeros se acostumbra considerar separadamente la navegación de vela como aquella resultante de la aplicación de la fuerza del viento y la navegación por medios mecánicos (motores de cualquier tipo).

e).—No debe tenerse en cuenta el tráfico a que se destina la embarcación: marítimo o fluvial, ni limitarse por la exigencia de un mínimo de tonelaje.

f).—Sentado el principio de que la finalidad de las embarcaciones es la navegación, vale decir el transporte por agua de personas o cosas y es inadecuado imponer al mismo tiempo un fin lucrativo que no existe en todos los casos por ejemplo en un buque de placer (yate). (5)

Con los anteriores elementos podemos sintetizarlos de la manera siguiente: "Buque es toda construcción apta para mantenerse a flote en el agua y dotada de medios de propulsión y dirección, constituida por una estructura principal y diversos accesorios unidos a ella en forma artificial pero conexas, que forman un todo destinado a una finalidad común: la navegación, vale decir, el transporte y lagos navegables.

Por lo tanto este término de buque nos lleva a comprender que es, en sí, un conjunto de aparatos y mecanismos sin los cuales, total o parcialmente, no podrían llenar su objetivo que es el de transportar. En efecto, un buque está compuesto por una serie de mecanismos que, complementados unos con otros, forman parte integrante de él, ya sean que algunos se separen temporalmente y otros no, pero de todas maneras forman un todo uniforme, ya sean unos elementos esenciales o principales y otros elementos accesorios o secundarios.

El hecho de que algunas de esas partes se separen temporalmente no desvirtúa en modo alguno la naturaleza del buque, porque si tiene éste una nacionalidad y una matrícula indudablemente que esa máquina está perfectamente individualizada y tiene vida jurídica propia que sólo se acaba por su desaparición de la circulación por algún motivo. Esto es, si se quitan momentáneamente partes vitales al buque, quedará tan sólo desprovisto de su aptitud para navegar, pero de ningún modo desaparecerá para los mundos físico y jurídico, dado que es una "persona" perfectamente definida, no obstante que temporalmente esté desprovista de sus mecanismos indispensables, pues el hecho de que un buque esté en reparación, no quiere decir que deje de ser lo que es. Por el contrario, si a esa máquina se le desmantela por un tiempo más o menos largo queda com-

pletamente inútil para cumplir su cometido que es el transportar, pero sí queda el "casarón", si ese casarón se sostiene en el agua, que es su medio habitual se le considerará aún un buque..

3.—ELEMENTOS QUE CARACTERIZAN A TODO BUQUE.

—De la esfera del Derecho Público se exige para los buques una serie de requisitos semejantes a aquellos propios de las personas: nacionalidad, nombre, domicilio, matrícula, que están destinados a individualizarlos y darles una residencia oficial.

Ripert sostiene que considerado en tal sentido, el navío es como una "persona" que nace, creada por el hombre; tienen un rango social y un nombre, un domicilio, una nacionalidad y que finalmente muere. Termina afirmando que todo ello es así metafóricamente hablando, por cuanto es sólo una comparación y porque desde el punto de vista jurídico el buque es una cosa, objeto de un derecho de propiedad, de manera que no puede hablarse de una persona jurídica como en algunos casos se ha hecho. (6).

La mayoría de los autores así lo consideran como un abuso, el afirmar que el buque constituye en realidad una persona jurídica, pese a tener un nombre, un domicilio y una nacionalidad como aquéllas.

Es frecuente que las leyes se refieran también a "culpa del buque", "daños a cargo del buque", "responsabilidad del buque", pero se entiende que en todos los casos se refiere al propietario o armador y no al buque como sujeto de derecho.

Tenemos pues, que todo navío tiene un nombre, una nacionalidad, un domicilio que es el de su puerto de matrícula, que, juntamente con el arqueo, contribuyen a individualizarlo y determinarlo.

a).—*Nacionalidad de los buques.*—Uno de los aspectos más importantes con relación al buque es su nacionalidad porque constituye junto con la matrícula el elemento esencial de la individualización del buque, lo que la hace distinguirse de otras del mismo tipo, tamaño o características. También ayuda a crear el conjunto de buques que forman el Patrimonio del Estado y el patrimonio particular, ya sea éste comercial o en el caso que un individuo sea propietario de uno o más barcos para su uso exclusivo.

Determinar la nacionalidad de la nave tiene suma importancia dentro de la esfera del Derecho Público y aún por sus consecuencias en Derecho Privado. Se trata de un problema que resulta complicado por la diversidad de criterios en las legislaciones en cuanto a los requisitos para reconocer la nacionalidad de los buques. Por otra parte siendo la nave

una cosa mueble que se traslada de un país a otro, surgen conflictos con respecto a la territorialidad y extraterritorialidad de las leyes.

Ahora bien, esta nacionalidad es la base de que al buque se le reconozca en el plano internacional, es decir, que cuando un buque navegue extraterritorialmente va amparado en forma expresa por su nacionalidad y en cualquier momento es reconocible de manera indubitable, porque el Estado al cual pertenece es el primero que está interesado en que esa nave sea perfectamente identificada. Esta identificación es benéfica no sólo para el Estado sino para el buque mismo en atención a su gran movilidad y radio de acción, ya que puede darse el caso, como así sucede, que sufra un accidente fuera del Estado al cual pertenece; además el Estado tiene interés para su propia seguridad, de identificar a sus naves imponiéndoles su nacionalidad en atención a la función tutelar que ejerce sobre ellas y esa seguridad se traduce en la debida protección de sus instituciones vitales en contra de los peligros más frecuentes, como son: el espionaje, el contrabando, la piratería o el cruce subrepticio de su territorio (acuático). Tanto es así que hay organizados Cuerpos de Policía Aduanera Costera y otras, en la mayoría o casi totalidad de los países que así lo requieran.

Por lo que respecta al régimen privado de la nave, la nacionalidad es pertinente otorgarla porque teniéndola se regulan más fácilmente sus relaciones jurídicas relativas a su construcción, reparación, destrucción, seguros y más aún, el importante aspecto del registro de matrícula. También regula las relaciones jurídicas de las personas que se encuentran íntimamente ligadas con la nave, como son los transportistas, personal de mar y de tierra, pasajeros, aseguradores y en fin, todas las personas que de una manera u otra se encuentran conectadas o ligadas con la nave.

Las condiciones para reconocer la nacionalidad de un buque varían de un país a otro; se exigen una serie de requisitos relacionados con el lugar de construcción del buque, la nacionalidad de sus propietarios, de su tripulación. (7).

Ripert señala que durante mucho tiempo, algunos países han cuidado celosamente la calidad de sus construcciones marítimas, otorgándole únicamente la nacionalidad a los navíos construidos en astilleros nacionales. (8)

Históricamente desde el Acta de Navegación de Cronwell de 1651, se exigía la concurrencia de tres requisitos para reconocer la nacionalidad del buque: 1o. que los propietarios fueran ingleses; 2o. que se cons-

truyera su casco en Inglaterra y 3o. que la mayoría de la tripulación fuera del mismo origen.

Este sistema fue seguido por Francia (Acta de Navegación de 21 de septiembre de 1793), normas que después se fueron atenuando aunque en Inglaterra prevaleció la idea de que el pabellón inglés no debía cubrir sino una propiedad nacional.

Este principio sirvió de guía a las leyes de Estados Unidos (1884), Noruega, España, Brasil, Portugal, Alemania (1899) y Chile. En cambio países nuevos como Uruguay y Argentina, que buscaban atraer nuevos capitales extranjeros, para suplir su poco desarrollo industrial no impusieron condiciones a la nacionalidad de los navios.

En la actualidad el único país que mantiene la exigencia de que las naves sean de construcción nacional, es Estados Unidos en la mayoría de las legislaciones, se atiende solamente al origen de los propietarios y de la tripulación. (9)

Por lo que respecta a nuestro país, para que un buque pueda nacionalizarse mexicano necesita: I.—Ser matriculado y abanderado en el país, con sujeción a la ley de Navegación y Comercio Marítimos.

II.—Los buques abandonados en aguas de jurisdicción nacional.

III.—Los incautados y expropiados por las autoridades mexicanas.

IV.—Los capturados a enemigos, considerados como buena presa.

V.—Los que sean propiedad del Estado. (10)

En cuanto a la Tripulación del buque, tanto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos como en todos los demás reglamentos, se prohíbe a los extranjeros pertenecer a la tripulación de cualquier embarcación basándose en el artículo 32 constitucional el cual nos dice: "...Para pertenecer a la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cualquier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimiento. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y, de manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante nacional. Será también necesaria la calidad de mexicano por nacimiento para desempeñar los cargos de Capitán de Puerto y todos los servicios de practica y Comandante de Aeródromo, así como todas las funciones de Agente aduanal en la República".

En razón de lo cual Gamechogicoechea nos dice: "El Estado puede reservar la propiedad de los buques a sus nacionales, por ser ésta una condición impuesta por las legislaciones para vincular al buque con las

leyes de su país y por llevar la bandera de la nación, ya que si se protegiese a un extranjero, cuando hubiera guerra, lógicamente que éste favorecería al país contrario (al suyo), y no al que le otorgó la nacionalidad del buque". (11).

La nacionalidad de la nave se manifiesta con el uso de la bandera del Estado al cual pertenece, si bien como señala Brunetti, la prueba decisiva de la nacionalidad resulta únicamente de los papeles de a bordo, la bandera constituye el medio más simple y visible para afirmar la misma.

"En relación con esta característica se castiga con la confiscación al buque que haga uso de la bandera nacional sin estar autorizado, a menos que la haya usado para huir del enemigo. Con objeto de dar a conocer su nacionalidad, todos los buques nacionales y extranjeros, a la llegada o a la salida de los puertos y radas del Estado, deben llevar desplegado el pabellón y prestarse a la indagación de su nacionalidad, izándole cuantas veces sea indicado, por la autoridad local o por los buques de guerra, bajo pena de serles negada la protección del Estado cuando se siguiere daño por la negativa". (12)

En México, la nacionalidad de los buques se comprobará con: "la Suprema Patente de Navegación o el Certificado de Matricula según el caso expedidos conforme a esta ley". (13)

A reserva de tratar más ampliamente este tema con posterioridad sólo mencionaré que la Suprema Patente de Navegación es el documento por medio del cual se reconoce la nacionalidad del buque mismo, siendo valedera por toda la duración del buque, mientras éste no cambie su nombre, características principales y desplazamiento. (14)

La nacionalidad de los navíos tiene más importancia que la de las personas porque como señala Ripert, un buque sin nacionalidad navegando en alta mar, sería de hecho un Estado soberano y soberano en el mar libre, donde ningún Estado tiene derecho de soberanía. Tal situación no se presenta en la realidad, pues ninguna nave se arriesga a navegar si no es bajo la protección de un determinado pabellón.

En tiempo de guerra, la importancia de la nacionalidad crece, los navíos que enarbolan pabellones neutrales deben estar autorizados a ejercer el comercio sin interferencias, salvo en caso de bloqueo. (15)

Ahora bien, esa nacionalidad de las naves peligraría en la efectividad de su intención, de no existir los registros de nacionalidad, en los cuales consta fehacientemente el número, la clase y el tipo de naves que poseen esa nacionalidad en ese determinado país.

De una manera u otra, en la mayoría de los países vemos la existen-

cia de registros de nacionalidad, como cobertura, como indicio de que el país que otorga esa propia nacionalidad ampara en su régimen jurídico, ya sea público o privado a la nave, bien dentro del mismo territorio o bien navegando sobre aguas de países extranjeros amparado por su pabellón respectivo, que de esta manera indica la relación de dependencia que existe entre el buque y el Estado mismo.

b).—*Del nombre.*—Desde tiempo muy antiguo ha sido uno de los renglones más importantes para la individualización del buque. Toda nave registrada debe poseer un nombre y sólo uno. Las leyes de casi todas las naciones tratan de mantener la estabilidad en los nombres de las naves; así en Inglaterra el cambio de nombre requiere la autorización del "Board of Trade" (Oficina de Comercio), y en los Estados Unidos por el "Commissioner of Navigation.. (con el consentimiento del Secretario de Comercio).

En Francia bajo el imperio de la ordenanza de 1651, el nombre podía ser cambiado sin más formalidad que la inscripción mediante el registro de un acta que constataba el cambio; a fin de evitar fraudes y errores la ley de 5 de julio de 1836 prohibió el cambio de nombre, solamente puede cambiarse transcurrido un cierto tiempo, con autorización del Ministerio competente y agregando el viejo al nuevo nombre.

Por lo general y de acuerdo al criterio imperante en la mayor parte de las legislaciones, el nombre no debe de ser igual al que empleen otras naves del mismo tipo.

Dice Brunetti al respecto: "Cualquier embarcación, sin importar clase y tamaño debe de llevar un nombre. Este nombre, lo escoge el propietario libremente y con él aparece inscrito en los registros y demás documentos que le atañen. Tiene tanta importancia el nombre, que la Suprema Patente de Navegación, pierde su importancia si se le cambia al buque de denominación. En este sentido los Estados en sus legislaciones respectivas, son muy exigentes para la estabilidad del nombre". (16)

Los reglamentos administrativos prohíben que dos buques puedan tener el mismo nombre, por lo menos cuando sean del mismo tipo o estén destinados a la misma navegación.

En México es diferente, el nombre puede ser el mismo y sólo exige que se agregue su número a los subsecuentes, ejemplo: Tritón I, Tritón II, Tritón III; cuando la autoridad competente (en este caso la Secretaría de Marina) lo considere inconveniente, podría oponerse a la voluntad del propietario, ya que dichas autoridades son quienes autorizan el uso de la bandera.

El nombre de los buques deberá estar inscrito o pintado en caracteres visibles en ambas amuras y en la popa o parte posterior del buque, en donde además debe aparecer el nombre del puerto de matrícula. (17)

En algunos países como en Argentina se exige un tamaño que no sea menor de 11 cm. de alto y 8 cm. ancho. (18)

c).—*Domicilio de los buques.*—Este será el del puerto en cuyo registro de matrícula está inscrito o el lugar donde vive el propietario del buque o su representante legítimo, constituyendo así su puerto de matrícula. Desempeña el papel de domicilio y tiene gran importancia pues en los registros respectivos es donde debe inscribirse toda modificación de derecho relativa al buque.

“En el puerto de inscripción o matriculación es donde se deben centralizar todas las informaciones acerca del buque, cumplirse con las formalidades de publicidad y celebrarse los procesos por delitos cometidos a bordo del buque, en el extranjero o en el curso de la navegación.

Además en el puerto de matrícula se realizan todas las anotaciones relativas a las transferencias de propiedad, contratos de hipotecas, préstamos a la gruesa y en relación con la extinción de privilegios determina la competencia de los Tribunales en aspectos relativos al buque y se notifican, transcriben y publican actos de gran importancia”. (19)

El nombre del puerto debe aparecer en la popa del buque, debajo de su nombre, como lo señala el artículo 7o. del Reglamento de Matrícula y Abanderamiento de buques mercantes nacionales, por lo que respecta a nuestro país.

Los países que no tienen litoral marítimo, pueden hacer matricular los buques de su nacionalidad en un lugar de su territorio, que viene a ser así el puerto de su matrícula. (20).

El puerto de matrícula en nuestro país puede cambiarse a petición del propietario, cuando así le convenga a sus intereses, previa declaración escrita de todas las personas que tuvieren algún interés en el buque, en la que manifiesten su conformidad y el motivo de ella a la Secretaría de Marina. Con la aprobación de ésta, el Capitán de puerto de la matrícula inicial, enviará el expediente con todos sus datos al Capitán de puerto al que le han concedido la matriculación, para que éste le expida un nuevo certificado de matrícula y lo anote en el libro que le corresponda lo mismo que en la Suprema Patente de Navegación. (21)

d).—*Matrícula de buques.*—Esta es el complemento de la nacionalidad por lo que hace a la individualización de la nave; si establecié-

mos un símil diríamos que toda nave debe poseer un nombre y un apellido y la matrícula es la que viene a constituir éste.

Si las marcas de nacionalidad constituyen la identificación de la nave tanto para el país del cual es originario el buque, como cuando éste navega territorio no nacional, las marcas de matrícula son su identificación doméstica del Estado, sin que esto quiera decir que cuando una determinada nave sufra un accidente o en general es sujeto de derecho por algún acto jurídico, esas propias marcas nos sirven para identificarla en el territorio en que se encuentre; en todo caso, estas marcas de matrícula indican al Estado al cual pertenece la nave que ella ha sido inscrita en los registros de ese Estado y que al verificar la inscripción se le han adjudicado esas marcas como características propias de su reconocimiento nacional e internacional.

Todos los buques deben estar inscritos con la correspondiente matrícula, y a esta la entendemos pues, como un registro de naves que llevan las respectivas autoridades competentes en cada país; en nuestro país, la Secretaría de Marina y los Capitanes de puerto.

El artículo 859 del Código de Comercio Argentino en su 2a. parte dispone: "La propiedad de un buque o embarcación que tenga más de seis toneladas, sólo puede transmitirse en todo o en parte, por documento escrito, que transcribirá en un registro especial destinado a este efecto".

En la matrícula se anotarán todos los datos relativos al buque y a la propiedad del mismo, dice Scialoja: "Contiene toda la historia física y jurídica de los buques que estén inscritos y asume gran importancia administrativa como privadamente, constituyendo una de las bases en toda la organización del Derecho Naval". (22)

El puerto de matrícula constituye para los buques inscritos lo que Brunetti llama un "cuasi domicilio", que sin tener el alcance del domicilio de las personas o de los fondos de comercio, tiene sin embargo suma importancia para todas las actuaciones administrativas y también para numerosos actos del Derecho Privado. Inclusive representa la jurisdicción para los procesos penales a celebrarse por delitos cometidos a bordo del buque durante el viaje. (23)

Las marcas de la matrícula son más distintivas de la nave que las de nacionalidad, porque en tal caso éstas son sólo iniciales distintivas de ella, es decir, que nos dan a conocer en qué país está registrada esa nave, o de qué país es originario el propietario de ella, pero los signos característicos de la matrícula nos dan a conocer que el buque tiene unos signos especiales propios de ella que en un momento dado nos permite

llegar a saber quién es el propietario o directamente responsable de los actos jurídicos de la nave.

Igualmente estos signos de matrícula nos indican que el buque, aún cuando sea de propiedad privada disfruta de la protección que le da el Estado supuesto que, al inscribirse en el Registro respectivo, automáticamente y como consecuencia directa, se le otorgan los signos que concretizan y determinan la nave, y se entiende que fuera de la propiedad particular, el buque forma parte de un todo, y que el Estado al haberse dado por satisfecho de los requisitos que exige, le ha considerado capaz y le concede identificarla mediante los signos particulares que él le otorga.

La abstención de estos signos características también permite asegurar que el Estado le ha concedido autorización para navegar, es decir, que dicha nave es apta o que se encuentra en condiciones de poder libremente navegar, porque no se otorgan las marcas de nacionalidad y matrícula, sin antes haber pasado inspección el buque para verificar sus condiciones; estas marcas son por así decirlo, el comprobante de que esa nave ya se le ha extendido "tarjeta de circulación" para navegar.

Esta institución de los signos determinativos de las naves se lleva a cabo a través de los registros oficiales en cada país, que en su mayoría, se ha establecido para este efecto, ya sea porque los propios países se han percatado de su necesidad o bien porque se han visto obligados a hacerlo al firmar los acuerdos y las convenciones.

Estos registros existentes en cada país varían de forma pero no de naturaleza y una vez que se ha pasado la inspección correspondiente a la nave de que se trata se extiende el certificado de navegabilidad, que es independiente del certificado de matrícula que se otorga casi siempre cuando se ha expedido el primero, y como un comprobante de que esa nave ha sido matriculada en los registros nacionales.

Este certificado de matrícula ha sido reglamentado en el sentido de que en todos los países se extiende conteniendo los mismos o parecidos datos, habiéndose uniformado precisamente por contener los datos indispensables para la identificación de la nave.

e).—*Arqueo.*—También es importante determinar en qué consiste esta operación. El arqueo es la medida del desplazamiento del buque y el desplazamiento o tonelaje es la capacidad interna de un buque; la unidad de medida es la tonelada de registro o arqueto ($2 \text{ m}^3 83 \text{ dm}^3$) que representa en m^3 la tonelada inglesa de 100 pies³. Expresan el tonelaje tanto los espacios cerrados como aquellos donde se conduzcan mercancías o pasajeros:

El tonelaje del buque puede calcularse en diversas formas: tonelaje bruto total, tonelaje o arqueado bruto, tonelaje o arqueado neto.

El tonelaje bruto total es la capacidad de carga del navío en la totalidad de sus espacios, incluyendo la de las construcciones o estructuras existentes sobre el puente.

Tonelaje o arqueado bruto que comprende la capacidad interior total, en toneladas de arqueado, de los espacios encerrados, deducidos el volumen de los aparatos auxiliares y otras dependencias.

Tonelaje o arqueado neto que se deduce de la capacidad total todos los espacios que no pueden utilizarse para el transporte de mercaderías o de personas, tales como los lugares destinados a las máquinas, el combustible, alojamiento de la tripulación. . .

Así cuando se habla del tonelaje de la nave o cuando más incorrectamente se hace mención del "porte" de la misma, se está haciendo referencia al tonelaje bruto; en cambio al decir tonelaje de registro se entiende "arqueado neto".

El arqueado no se debe confundir con el tonelaje de desplazamiento, que es el peso del buque expresado en toneladas métricas. (24)

Es importante el arqueado como dato para la individualización del buque, el cual debe figurar en todos los documentos del mismo como: en la Suprema Patente de Navegación, certificado de matrícula, etc. También es requisito en algunos contratos y operaciones comerciales sobre la explotación del buque, además antes de ser inscritos en el Registro Nacional, deben poseer dichos certificados de arqueado el cual es regulado por las legislaciones y sus reglamentos respectivos.

En México, el artículo 16 del Reglamento de Matrícula y abanderamiento, señala al Capitán de puerto como autoridad para efectuar dicho arqueado, nombrará al Piloto Mayor, en su ausencia un piloto en número y en ausencia de ambos él mismo.

El arqueado del buque se completa mediante la verificación de su exacto desplazamiento, por la necesidad de que los buques mercantes no zarpen del puerto, demasiado cargados, en forma de hacer peligrar su seguridad frente a una tormenta o por cualquier otro hecho; este exacto desplazamiento se comprueba con la línea de máxima carga, que varía según la estación del año y según las aguas por donde navegue el buque.

Las normas para la determinación de la línea en relación con los viajes para los cuales la nave es destinada y las tarifas debidas se contienen en los reglamentos y la expedición de los certificados, corresponden a las autoridades marítimas del Estado, pero se pueden encargar a una Sociedad de Clasificación reconocida. (25)

Existe la Convención Internacional relativa a la línea de máxima carga, la cual fue celebrada en Londres el 5 de julio de 1930 y en la cual se determina que se aplicará: "A todos los buques de los países signatarios que efectúen viajes internacionales, con excepción de los buques de guerra, los dedicados a la pesca, yates de recreo, buques que no transporten carga o pasajeros y los menores de 150 toneladas brutas (artículo 2o. de la Convención)".

Además establece: "Estas marcas y la inspección de los buques para el propósito de esta Convención debe llevarse a cabo por oficiales del país a que los buques pertenecen quedando entendido que el gobierno de cada país podrá confiar la inspección y marca de sus buques bien sea a sus inspectores o a las Sociedades reconocidas por él (artículo 9o.)".

Todo buque que ya se ha inspeccionado y marcado de acuerdo con las disposiciones de esta Convención, se le entregará un certificado al que se ha denominado "Certificado Internacional de la Línea de carga", es expedido por el gobierno del país al que el buque pertenece o por una persona u organización que esté debidamente autorizada por el gobierno.

Esta Convención fue aprobada por el Senado Mexicano, el día 26 de diciembre de 1932 y se ratificó en 1934.

A dicho organismo a los cuales se ha denominado como "Sociedades Clasificadoras", son a las que nos referiremos inmediatamente.

4.—ORIGENES DEL REGISTRO NAVAL O DE LAS SOCIEDADES CLASIFICADORAS.

a).—*Antecedentes. Edades antigua y media.*—Desde las lejanas épocas a que se remonta la navegación como necesidad de los pueblos para conquistar el mar, o como medio de comunicación y de transporte, aunque no era muy extenso el mar de que disponían, pues se concretaron en sus expediciones al Mar Mediterráneo y al Mar del Norte, realizando navegación costera, era necesario tener sujetas sus embarcaciones a ciertos ordenamientos, originados éstos en las ciudades marítimas, que eran las que ejercían el poder sobre ellas, ya que los Estados, como actualmente los conocemos, se originaron más tarde.

La jurisdicción que tenían sobre las embarcaciones dio origen a listas y registros detallando sus características, que fueron llevadas principalmente por quienes tenían un interés, generalmente económico, como los comerciantes y los armadores, con fines distintos de los actuales.

En la Edad media se encuentran rastros de esta institución en libros matricularios de buques especialmente en Alemania y Noruega, pero el registro de buques encontró dificultades por su índole mobiliaria que

contrastaba con el sistema constitutivo del régimen de los traspasos inmobiliarios. Por influencia inglesa, los registros de los buques asumieron función publicitaria en lo relativo a constatar el uso de la bandera y la nacionalidad; en cambio la regulación del registro de buques con efectos de derechos privados, se descubre en las legislaciones de tipo latino. No hay ninguna huella de libros de matrícula de buques en las colecciones legislativas de la cuenca del Adriático y del Mediterráneo. (26)

b).—*Edad Moderna. Ordenanzas Francesas.*—Es en la edad moderna en la que surgen caracterizadas y más definidas las nacionalidades, cuando se hace más urgente la necesidad de llevar registros de los buques, y así, en diversas Ordenanzas creadas en esa época, se impone la obligación a los armadores y propietarios de matrículas de buques en determinados puertos de abanderarlos por dos causas: en primer lugar, para distinguirlos de embarcaciones de otras nacionalidades y en segundo lugar por los actos de piratería que se venían realizando en todos los mares.

El Derecho Marítimo empieza a ser codificado en Ordenanzas y los textos se refieren con más precisión a estas materias que anteriormente, teniendo en esta forma, datos más exactos de los buques registrados.

Entre las Ordenanzas y cuerpos de leyes que contienen disposiciones acerca del registro y matriculación de los buques, se encuentran: el Acta de Navegación dictada por Cronwel en 1651 que es la primera dictada en Inglaterra de tipo proteccionista; entre sus disposiciones se encuentra que únicamente podrían matricularse los buques construidos en Inglaterra y siendo sus propietarios ingleses

En la segunda Acta de Navegación, también inglesa de 1660, fue instituido el primer registro de buques. En Francia por una orden de 1659 y una ley de 1661, se establece la obligación de que "todas las naves enarboles un pabellón por razones de protección".

Las Ordenanzas terrestres y marítimas dadas por Colbert en 1681 en Francia, dividida en cinco libros de los cuales el segundo se refiere a los marineros y a los buques llamado "De los agentes y embarcaciones marítimas" se remonta la prescripción del registro para la individualización de los buques. Esta Ordenanza incluía en la categoría de leyes de policía los reglamentos relativos a las condiciones de construcción de buques y a las condiciones de nacionalidad de los mismos.

En otra Ordenanza francesa de 31 de octubre de 1784, se exige que la matriculación de los buques se efectúe en un puerto y en un registro especial y se crea el "Bureau del Inscriptiōne Martime", para llevar en esta oficina los registros. Por un decreto se crea también el Acta de

Navegación del 21 de septiembre de 1793, que sigue los lineamientos del Acta de Navegación de Cronwell, en su 2o. artículo se encontraban las condiciones para que un buque tuviera la nacionalidad francesa.

c).—*Ordenanzas españolas.*—En España el Consulado de Bilbao hizo tres Ordenanzas: la primera en 1531; la segunda en 1560 y la tercera en 1737, llamándose a esta última Ordenanzas de Matricula, conteniendo disposiciones referentes a la matriculación de gentes de mar y buques y su abanderamiento.

Las Matriculas de Mar y las Ordenanzas de la Real Armada de 1748 y 1751, citan la necesidad de matriculación de los buques y suponen el monopolio de industrias marítimas.

Puede decirse que en España es donde queda definitivamente instalado el Registro por "Las Ordenanzas para el régimen y gobierno militar del mar" o sean las Ordenanzas del Mar de 1802, dadas por Carlos IV. Esta Ordenanza preceptuaba la obligación de la inscripción en la matrícula de embarcaciones a todos los que enarbolan el pabellón nacional; disponía que debía contener el nombre del buque, sus principales características, su porte y nombre del dueño.

Estaba dividida en cinco listas: la primera comprendía: fragatas, bergantines, barcas, balancha, goletas, y demás embarcaciones de navegación de altura o a puertos extranjeros; la segunda lista comprendía los buques menores de tráfico de costa entre puertos de la península e Islas Baleares; la tercera de buques de pesca de cualquier clase; la cuarta de embarcaciones menores dedicadas al tráfico de muebles y la quinta comprendía los buques extranjeros de cualquier clase. En esta Ordenanza el registro era conocido con el nombre de "Matricula de embarcaciones" y la inscripción con el nombre de asiento.

En 1829 se hace también en España el Código de Comercio de Sainz de Andino; dicho Código da forma orgánica y estructura a los antiguos registros de mercaderes que existían en los consulados y casas de contratación; en él se dispone que sólo españoles por nacimiento o naturalización podían matricular buques a su nombre y reservó la navegación de cabotaje para embarcaciones españolas. (27)

Por lo que se refiere a la legislación vigente se tratará con más amplitud en el capítulo siguiente.

5.—ANTECEDENTES DEL REGISTRO DE BUQUES EN MEXICO.—En México, los antecedentes sobre registros de buques son pocos, hasta antes de la Independencia se siguieron las Ordenanzas españolas. La Ordenanza de Matricula de Mar de 1802 no desapareció

sino hasta el 8 de septiembre de 1857 por ir contra el principio de la Constitución de 1857.

Las Ordenanzas de Bilbao estuvieron vigentes en México hasta el gobierno de Juárez en 1868, sin embargo, existe una Ley de Matricula de Naves de 27 de octubre de 1820. En 1853 durante el régimen de Santa Anna se dictan los siguientes requisitos respecto de los buques mercantes nacionales: Artículo 1o. Los capitanes de cualquier buque mercante nacional y los contra-maestres, serán precisamente mexicanos por nacimiento o naturalizados competentemente, comprendiéndose ambos en las 2/3 partes de la tripulación que deben tener estas forzosas circunstancias según los tratados canjeados con las naciones amigas... Artículo 6o. Ningún Capitán de puerto podrá nacionalizar ninguna embarcación. Esta operación queda encomendada a los Comandantes principales de Marina de los Dpeartamentos... Artículo 8o. Las Patentes de Navegación que se expidan, servirán solamente para seis meses, renovándose después cuando las necesiten.

En 1854, siendo Ministro de Justicia don Teodosio Lares, promulga un Código de Comercio por orden del Presidente Santa Anna; en la parte relativa al Comercio Marítimo, Título I, "De las naves", artículo 468 dice: "Las naves se estiman para los efectos del Derecho, entre los bienes muebles y se adquieren por los mismos medios que toda cosa que está en el comercio humano, bajo las propias reglas si no aparece modificación en este Código, y siendo nacionales deberán estar registradas en la Matricula de Mar de algún puerto de la República y sujetas a su Ordenanza".

En 1857 por decreto del Gobierno Federal se expide una reglamentación para la expedición de la Suprema Patente de Navegación, estableciéndose la cuota de \$ 32.00 c/u, cuyo documento debería expedir a todos los buques mercantes mexicanos del tráfico marítimo mayores de 50 toneladas de arqueo, dicho documento firmado por el Presidente de la República, debería servir para comprobar la nacionalidad del buque, se establecieron reglas para otorgar escrituras y fianzas que garantizaran la propiedad de las embarcaciones mercantes y para la expedición de las citadas Supremas Patentes de Navegación que tendrían duración de dos años.

Durante el Imperio de Maximiliano fue la época probablemente mejor en la historia de la Marina en cuanto se refiere a reglamentación, pues estaban considerados todos los servicios de Marina, tanto de guerra como mercante, detallándose con precisión y amplitud todos los casos relativos a pagar, construcción de buques, primas para proteger el comercio y algunas normas para el abanderamiento de buques.

Fue hasta el gobierno de Porfirio Díaz en que se promulga el Código de Comercio que hasta nuestros días se encuentra vigente, aunque muchos de sus títulos han sido derogados formándose leyes independientes y entre estos se encuentra el libro III. "Del comercio marítimo", el cual fue sustituido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 21 de noviembre de 1963 en la que hallamos regulado en un capítulo independiente la Matrícula y Abanderamiento de los buques en el Libro Segundo, Título Único. "Del régimen administrativo de la navegación", Capítulo V. (28).

6.—LAS SOCIEDADES DE CLASIFICACION. SUS FUNCIONES.—Las necesidades prácticas del comercio marítimo, fueron haciendo hasta cierto punto indispensable contar con una clasificación de las naves mercantes y como lógica consecuencia, surgieron las "Sociedades de Clasificación" también llamadas "Registro de las naves".

Como lo señala Brunetti, no sería fácil para los particulares (armadores, cargadores, aseguradores), procurarse informaciones precisas, completas y seguras sobre la antigüedad de una nave, sus dimensiones, tonelaje, sistema de propulsión, estado del casco y sobre sus condiciones especiales para el transporte de determinadas mercancías, si no existieren organizaciones adecuadas que se encargaran de estas constataciones y dieran al público sus noticias oficiales. (29)

Las Sociedades de Clasificación que son instituciones características del Derecho Marítimo, certifica el valor técnico de los buques, brindando así rapidez y seguridad y garantizando la buena fe en las transacciones marítimas que, por su naturaleza extienden su tráfico a lugares lejanos en los cuales no sería posible que los interesados obtuviesen informaciones precisas sobre las características y condiciones de los buques. (30)

Finalmente se simplifica el proceso administrativo al evitar una serie de onerosas prácticas en cada puerto de arribo.

La apreciación del valor y las condiciones de un navío importa una cantidad de operaciones que requieren conocimientos profundos, siendo además necesario conocer la existencia de accidentes anteriores o de reparaciones. De ahí el enorme servicio que han venido a prestar al desenvolvimiento de la navegación y de las operaciones mercantiles las llamadas Sociedades de Clasificación, que agrupan los navíos en clases o categorías de características y condiciones comunes y les dan publicidad.

De manera que el buque clasificado tiene una clase, de la que da fe la Sociedad Clasificadora. Por su forma en que están organizadas dichas

entidades y el valor de sus registros, tienen un carácter internacional siendo aceptadas sus clasificaciones por todos los países.

Los registros prescriben normas a las que deben de ajustarse las naves para ser clasificadas. Por medio de agentes propios, vigilan la construcción de los buques, los examinan técnicamente y controlan su estado en el país y en el extranjero. Otorgan a los buques un certificado de clasificación y a quien desee conocer el valor técnico de un buque y demás condiciones del mismo, le suministran las informaciones necesarias a tal fin.

En un principio los registros eran sobre todo oficinas de clasificación destinadas a servir a los aseguradores, quienes pagaban tales servicios, esforzándose tanto el "Lloyd's Register", como el "Bureau Veritas", por clasificar el mayor número posible de embarcaciones a fin de poder brindar una mayor información lo más completa posible. (31)

En la actualidad venden las listas correspondientes a sus registros de clasificación a precios insignificantes. Los principales clientes son ahora como hace notar Ripert, las armadoras que necesitan la clase para poder establecer la calidad de sus navíos y las constructoras que se obligan a construir un buque de una clase determinada.

En la práctica dichas organizaciones de registro funcionan con la mayor seriedad, evitando los errores y salvando rápidamente las omisiones.

Teóricamente sin embargo, tales errores u omisiones pueden plantearse, pues de ocurrir, ellos podrían tener en algunos casos serias consecuencias para los interesados. Por otra parte y en previsión de tales eventos, las sociedades de registro, declinan toda responsabilidad por sus errores u omisiones en las certificaciones y en las informaciones que proporcionan.

Pero, ¿qué validez tienen dichas cláusulas frente al Derecho? Ripert dice que es necesario estudiar separadamente cada uno de los vínculos que se creen entre las sociedades y sus clientes o con terceros.

Si se consideran las relaciones entre la sociedad y el armador, se plantean de inmediato una serie de problemas, en primer lugar ¿puede un registro rehusar el examen y clasificación de un buque? Ciertamente que no, bien dice Ripert cuando afirma que la sociedad de clasificación se encuentra "por su situación excepcional, el monopolio de hecho que ejerce, la importancia y profusión de sus clasificaciones, en estado de oferta permanente frente al público; la demanda del armador es jurídicamente, la aceptación de esa oferta". (32)

Ahora bien ya aceptada la oferta y hecho el examen del buque, ¿cabe reconocer al registro libertad discrecional para incluir a una nave

de determinada categoría? Decimos que atribuyendo a la nave una clase inferior a la que le correspondiere por sus características y estado, podrían causarle daños incalculables al armador.

Previendo estas dificultades, las mencionadas sociedades han dispuesto que se resuelvan por comités internos o comisiones arbitrales. Pero en teoría no se puede admitir la irresponsabilidad de las mismas por errores de tal naturaleza teniendo en cuenta las disposiciones de fondo relativas a los contratos y a las obligaciones y responsabilidad de los contratantes.

De la misma manera y por razones señaladas, tampoco se puede librar de responsabilidades por los errores u omisiones de sus registros y publicaciones en cuanto a los armadores se refiere.

En todas las Sociedades de Clasificación o Registro privadas se incluye en el contrato una cláusula de irresponsabilidad por errores u omisiones, salvo los voluntarios. Únicamente admiten la responsabilidad por dolo.

Finalmente se debe contemplar el caso de personas que no hubieren contratado con la sociedad, pero que fueren inducidas a error por los datos consignados en los registros que las mismas publican. Pese a que tales publicaciones deben ser completamente serias, por la fe que merecen y su amplia difusión, no se puede responsabilizar a las sociedades clasificadoras por errores en las mismas, en tales casos. (33)

En algunos países cuando no está sujeto a una sociedad investida de particulares prerrogativas, es una institución para estatal cuyas funciones, por lo regular son las siguientes: vigilancia de las construcciones navales donde ésta haya sido expresamente convenida; clasificación de las naves de comercio; visitas periódicas a las mismas de conformidad a las disposiciones del Código Marítimo.

Las Sociedades Clasificadoras o de Registro tienen agencias y representantes en los principales puertos y publican anualmente un catálogo detallado de todos los buques mercantes, donde se hallan todos los datos necesarios para valorizar el grado de confianza, la mayor o menor resistencia para la navegación y cualquier otro útil elemento de individualización de la nave.

De otra parte, provee igualmente a facilitar la fe pública sobre los resultados de las clasificaciones, de las visitas y de los extractos del catálogo dicho.

La clasificación no es obligatoria para todas las naves, pero universalmente es admitida por su enorme utilidad. Como Institución característica de la Marina Mercante, existe en casi todos los estados y aún, en algunos han adquirido tal autoridad sus certificados que hacen fe

pública en otros países produciendo caracteres y funciones provenientes de carácter internacional. (34)

Los dos registros más autorizados son: el "Lloyd's Register" en Inglaterra y el "Bureau Veritas" en Francia. El primero es el más antiguo que existe, fue fundado en el siglo XVII y es al que nos referiremos en el párrafo siguiente.

7.—EL "LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING".—Tuvo su origen en el café de Lloyd en Londres en el siglo XVII, que era el lugar de reunión de numerosos armadores y corredores marítimos, sin embargo, recién en 1692 fue cuando Lloyd trasladó su café al rincón de Alchurh Lane y Lombard Street y vino a ser desde entonces el lugar de reunión de dichas personas, llegando su propietario a atraerse toda la clientela de la casa rival de John's.

Edward Lloyd como se llamaba el propietario tuvo la idea, con el propósito de conservar y aumentar su clientela, de reunir todos los informes concernientes a negocios marítimos que pudieran interesar a los asistentes a su café. En un principio Lloyd transmitía dichos informes en forma oral, posteriormente en el año de 1695, comenzó a publicar una gaceta semanal a la que tituló "Lloyd's News", después fue cambiado su nombre por el de "Lloyd's List", la cual podemos decir que existe hasta nuestros días como el "Lloyd's Register of Shipping".

Hasta mediados del siglo XVIII, el café de Lloyd's fue el lugar en que se efectuaron las transacciones de carácter más variado, pero donde privaban las ventas de buques y transacciones sobre los mismos.

En 1770 la idea que muchas veces se había tenido de hacer del café de Lloyd's hasta entonces abierto a todo el mundo, una sociedad compuesta de un número limitado de personas gozando de buena reputación y de posesión pecuniaria, se puso nuevamente a discusión, gracias a la energía de Juan Julio Angerstein, personaje de origen alemán cuya capacidad y probidad le habían dado un lugar importante entre los aseguradores, así Martín Kuyck de Mierop, a quien su edad y la consideración de que gozaba le daban cierta preponderancia, presidió la primera reunión que tuvo lugar a fines de 1771 en la cual 79 personas se suscribieron cada una por la suma de 100 libras esterlinas a fin de constituir una sociedad que tomó el nombre de "Nuevo Lloyd's", sin embargo, no tardó mucho tiempo en suprimir el adjetivo, continuando únicamente con el nombre de "Lloyd's Register".

En 1811 se revisaron los estatutos y poco tiempo después el Parlamento le otorgó importantes privilegios. (35)

En la actualidad el "Lloyd's Register" tiene tal número de negocios, que ya sus actividades rebasaron su objetivo de origen, así en los dos siglos de su existencia esta Sociedad clasificadora ha acumulado un caudal extraordinario de experiencia técnica y ha formado un cuadro mundial de técnicos especializados, conocidos como Inspectores, versados en la vigilancia de materiales, maquinaria y equipo de muchas clases. Aunque al principio las actividades de la sociedad estaban dirigidas exclusivamente en beneficio de la navegación, se comprendió que tal organización internacional, técnicamente competente, podía ser de un gran valor a otras industrias, y así, hace unos 35 años empezó a recibir propuestas para inspecciones terrestres, llegando la organización a inaugurar un nuevo departamento llamado de "Trabajos No-marítimos".

Por lo que se refiere al Registro de buques, continúa siendo una entidad extraoficial que goza de un crédito ilimitado.

8.—EL "BUREAU VERITAS".—Surgió el 3 de julio de 1828 en Amberes con el nombre de "Bureau de informes para los seguros marítimos", fueron sus fundadores: Alejandro Delchay, Luis Van Der Brock y Augusto Morel, aseguradores los primeros y el segundo corredor de seguros que crearon un registro con el nombre de "Lloyd's francés", siendo desde sus orígenes organizado como sociedad clasificadora; en el mismo año de su fundación, este organismo adoptó el lema de la "Verité" (verdad en francés).

Su fin principal era el de conocer las condiciones las cualidades y los defectos de las embarcaciones que frecuentaban los puertos del Reino Unido y también de los Países Bajos; al año siguiente la propia institución adoptó el nombre que actualmente lleva.

En 1829 publicaba el "Bureau Veritas" la primera edición del "Reportaire du Bureau Veritas" que luego se editó anualmente, dando a la institución un carácter internacional y una importancia tal o mayor que la del "Lloyd's Register"; de manera que en una época mientras éste tuvo una clientela en su mayor parte inglesa, el "Bureau Veritas" controló gran parte de los buques de la europa continental.

Actualmente ambas Sociedades de Clasificación tienen verdadera proyección internacional.

En 1832 su sede fue transferida a París y allí reinició sus actividades teniendo como objetivo principal, la resistencia a la política proteccionista de los registros ingleses. Ya en Francia el "Bureau Veritas" tuvo una vida normal y no fue sino hasta 1907 cuando se promulgó la ley de 17 de abril "Sobre la Seguridad de la Navegación Marítima"

y por fin, en virtud del decreto de 5 de septiembre de 1908, el "Bureau Veritas" fue reconocido oficialmente. (36)

Esto quiere decir que el Estado le dio completo respaldo y apoyo y que a partir de entonces fue un organismo con las características propias de una institución registral pero desde luego, únicamente reservada a la clasificación de las naves. Se le considera actualmente como una oficina de informaciones, algunos la consideran como la primera Sociedad de Clasificación.

Podemos concluir que mientras el "Bureau Veritas" es exclusivamente una Sociedad de Clasificación de buques, el "Lloyd's Register" además de tal tarea, hace las veces de Banco, Compañía Aseguradora y proporciona una serie de servicios que hace más extenso su radio de actividad.

Casi todas las potencias marítimas han creado sus propios registros (Alemania, Italia, España, Estados Unidos, Noruega), pero ello no resta importancia ni arraigo a las dos famosas instituciones mencionadas y en general las grandes empresas navieras inscriben sus buques en sus registros.

En Estados Unidos existe como Sociedad de Clasificación la "American Bureau of Shipping". En los Países Bajos y Australia el "Veritas". En Noruega tienen el "Norske Veritas". En Grecia el llamado "Veritas Hellene" y en Alemania el denominado "Northdhetscher Lloyd's".

9.—EL REGISTRO NAVAL ITALIANO.—Por lo que se refiere al Registro Naval Italiano éste funciona como Institución Nacional, al principio con carácter semi-público y posteriormente con carácter absolutamente público.

En Italia el primer Instituto fue fundado en el año 1861 con la colaboración de la Cámara de Comercio y bajo el nombre de Registro Italiano. En 1871 fue reconocido como de utilidad pública y también a partir de entonces, con personalidad jurídica y sus informes tuvieron carácter oficial a partir de 1880. En 1909 surge, gracias a la iniciativa privada, otro ente llamado "Registro Nazionale".

Más tarde se fusionaron ambos organismos y se llamó al nuevo "Registro Nacional para visita y clasificación de buques y demás embarcaciones". Después en 1917 se llamó simplemente "Registro Naval Italiano" y esta denominación la mantiene hasta 1921, en que se fusiona con el "Veritas Austriaco" que desde 1858 funcionaba con el objeto de convertirse en organismo filial del "Lloyd's Register", y se llama simplemente "Registro Italiano".

Es discutible el origen del primer Registro en Italia, ya que iniciado por obra de particulares con el interés de la Cámara de Comercio, vino después a ser reconocido por ley como establecimiento de utilidad pública y constituido en ente moral.

Habiéndose reconocido su categoría de "Registro Italiano" por Real Decreto de 9 de julio de 1921 No. 898 y regulado enteramente en cuanto a sus funciones y a su organización interna, por Real Decreto Ley de 11 de noviembre de 1926 No. 2138, que le atribuye un régimen de monopolio (art. 16), la facultad de poder proceder a la visita y clasificación de las naves y embarcaciones y de ejercer las funciones taxativas establecidas en dicho decreto, teniendo como sede Roma y como oficina técnica principalmente las ciudades de Génova y Trieste y oficinas menores o agencias en otros puertos de Italia y del extranjero.

La clasificación en el Registro Italiano es obligatorio para las naves italianas cuando sean destinadas: a).—al transporte de pasajeros; b).—a servicios subvencionales aunque sean de carácter comercial; c).—a viajes más allá del Estrecho de Gibraltar o del Canal de Suez; d).—cuando sean destinados a servicios de salvamento o de remolque en alta mar y, e).—cuando posean o puedan procurar la clasificación en otros registros extranjeros. (37)

En síntesis, por todo lo dicho anteriormente nos damos cuenta que casi siempre fueron los particulares los que iniciaron las actividades de clasificación o registro, en unas ocasiones los particulares entre sí y en otras las Cámaras de Comercio y las Compañías de Seguros.

10.—IMPORTANCIA Y COMPOSICION DEL REGISTRO NAVAL.—La importancia del Registro Naval (en donde lo hubo), es obvia, ya que con su institución contribuyó grandemente a la buena marcha de los negocios mercantiles de la gente de mar controlándolos, enumerándolos, clasificándolos y, en fin, manejándolos en tal manera hábil que cualquier persona podía acogerse a sus libros para cerciorarse de algo que le interesara, con la seguridad de que ahí encontraría datos fehacientes respaldados por la seriedad de un organismo creado expresamente para ello.

"El régimen administrativo de los buques está llamado a dar publicidad legal a todo lo que se refiera a las condiciones técnicas y jurídicas de los buques, por lo cual para el Derecho Privado, como para el Derecho Público, asume gran importancia el registro naval", nos dice Scialoja. (38)

A esto podemos añadir lo que nos dice Brunetti: "La publicidad sirve a los fines de la investigación y del control sobre la idoneidad de las

personas que son armadores o navieros, para la comprobación del desplazamiento del buque, y para la imposición de tarifas adunales". (39)

De ahí se deduce su importancia precisamente, de la utilidad derivada de la confianza en la exactitud de sus datos.

En la legislación marítima encontramos en muchos aspectos principios especialísimos que han sido impuestos por las necesidades de la navegación, el interés de la Marina Mercante y de la Policía Marítima Internacional.

Por lo que respecta a su composición, en una de las diversas épocas por las que ha pasado el Registro Italiano (tomándolo como ejemplo) se llamó: "Registro Italiano Navale" en el año de 1923 y es el que precisamente vamos a tomar como simple referencia de composición de organismo de registro estableciéndose de este modo que el Registro Naval Italiano es: "el ente al cual el Estado ha encargado la vigilancia de las construcciones y la prueba de los materiales resguardados; además tiene autorizado expedir los certificados de clasificación para las naves y decir cuales son los reglamentos para que pueda ejercerse la navegación".

Tales tareas son desarrolladas en un régimen de absoluta seriedad, la vigilancia del Registro es minuciosa, esmerada y conoce de la aprobación de los planos y la vigilancia de la construcción, del control de los materiales y el examen de los aparatos y las máquinas.

La vigilancia del registro es requerida antes que cualquier nave inicie su servicio y se repiten periódicamente, comprendiendo tanto el casco como la máquina e instalaciones. El Registro es el órgano técnico y consultivo de la organización y asume además, la confronta del ente italiano con los extranjeros y sus funciones se ejercen por encargo del Estado Italiano, el cual le ha fijado su competencia y organización.

Con respecto a su organización interna, veremos que tenía los siguientes órganos: Presidente, Consejo de Administración, Comité Directivo, Comité Técnico, Comité Consultivo y el Colegio de Revisores de Cuentas.

Dirigía el Registro el Presidente que era el que solicitaba la cooperación de los demás órganos que atendía todos los casos de urgencia, asistiéndolo y aconsejándolo un grupo de consultores.

El Consejo de Administración tenía representantes en los diversos intereses (estatales, sindicales y privados), conectados con la navegación y la industria marítima.

Al Comité Directivo eran confiadas misiones variadas de caracteres más que deliberativos y proporcionaba las prácticas directrices del Instituto al cual debía proveer del personal adecuado para sus diversas funciones.

El Comité Técnico desarrollaba su obra de consulta y daba su voto sobre varias materias, proporcionando sus dictámenes al Consejo de Administración y al Comité Directivo.

Los ingresos del Instituto eran controlados por las entradas derivadas de las operaciones que eran hechas a favor de los particulares (servicios, certificaciones), y, eran controladas por un órgano especial que era el Colegio de los Revisores. El Instituto gozaba de privilegios especiales en materia de impuestos.

En fin, ante la imposibilidad de definir su compleja naturaleza de este registro, ni enumerar sus diversos servicios, se le podía conocer más o menos en su tiempo como: "El Instituto encargado de vigilar sobre la seguridad de los medios de transporte por mar y que, en consecuencia a este objeto, está autorizado a desarrollar una particular actividad dotada de poderes especiales y constituido con una organización propia". (40)

11.—NATURALEZA JURIDICA DEL REGISTRO NAVAL Y SU DIFERENCIA CON EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO.—

Cualquiera que sea el lugar que ocupe el Registro Naval en el ordenamiento administrativo de los países que lo tienen instituido, debe tener siempre sus características distintivas con respecto a la consideración que se le tiene como ente jurídico privado o ente jurídico público.

Por ejemplo para el Maestro Julián Bonnacase, el "Bureau Veritas" es el Instituto Francés para la clasificación de las naves y existe en Francia como sociedad privada del tipo de la Anónima, si bien es cierto que sus registros y clasificaciones son reconocidos por el Estado, o mejor dicho por la Administración Pública. (41)

El hecho de que sus actos sean válidamente reconocidos por el Estado, no cambia en lo absoluto nada de la naturaleza jurídica del Instituto. Así para Ripert, las clasificaciones del "Bureau Veritas", se llevan a cabo fuera de toda intervención oficial y, dada la fama del instituto, esas mismas clasificaciones no solamente valen dentro de Francia sino fuera de ella. (42)

Igualmente el "Northdhetscher Lloyd's (que es el Instituto de clasificación alemán), están considerado como una sociedad privada de lucro y sus clasificaciones y atestiguaciones son declaraciones privadas de peritos.

El "Lloyd's Register" con ser tan antiguo, sigue observando hasta hoy su marcado carácter de sociedad comercial extraoficial.

Por lo anterior los registros que se han mencionado tienen todos ellos características de institutos privados, persiguen un fin comercial o de

lucro, si bien es cierto que sus clasificaciones y sus demás actos son reconocidos como válidos por el Estado.

De entre las múltiples teorías que han surgido para tratar de fijar la personalidad jurídica de determinado ente está aquella que nos dice, "que la diferencia entre persona jurídica privada y persona jurídica pública, estriba en el fin que se proponga", de tal manera que en este caso es indudable que el fin del instituto registral es "público", porque sus servicios son públicos, de conveniencia e interés generales, tienen un fin público y es por eso que el Estado lo acepta, le da su respaldo dando como válidas sus clasificaciones y como consecuencia de todo esto le da personalidad jurídica como ente público.

O sea que de la propia denominación de Registro se descubre que la materia a la cual se refiere esta institución jurídica es de "interés público", no sólo particular aún cuando hechos que se inscriban sean del orden privado, pero en cuyas consecuencias está interesada la sociedad en general.

Lo anterior se corrobora con la calidad que en Italia se da al Registro, diciendo que es: "El organismo al cual es confiado el cumplimiento de vigilar una actividad que entra en los fines del orden público y de bienestar social perseguidos por el Estado y por tanto debe considerarse una persona jurídica pública". (43)

Añade el mismo Brunetti que "el registro de buques es el medio de publicidad por excelencia para conocer todo lo referente a la vida del buque, desde su construcción hasta su demolición, la inscripción pertenece a la parte general del Derecho que interesa al nacimiento de los derechos subjetivos, que se refieren a las declaraciones respectivas y que son formas de notificación al público. El registro responde a la necesidad de los terceros para que estén bien informados de la existencia de contratos que producen una modificación en el patrimonio de los contratantes, ya sean traslativos o limitativos del Derecho de propiedad"; define como publicidad registral "el conjunto de formalidades necesarias para que los actos adquieran eficacia frente a todos aquéllos que ante ellos han permanecido extraños". (44)

En cuanto a la diferencia que encontramos entre las Sociedades de Clasificación o de Registro y los organismos públicos que constituyen los Registros Marítimos (ejemplo: "Lloyd's Register y Registro Público Marítimo Nacional) podemos decir que estriba en que mientras el primero de los mencionados se refiere a la determinación del carácter físico de las embarcaciones, entre otras su tonelaje, la vigilancia de las construcciones navales, clasificación de las naves, visitas periódicas de las mismas; en cambio en el segundo se explica por la manera en que podrán ejecu-

tarse todos los actos jurídicos concernientes a los buques, su propiedad, los gravámenes que puedan afectarlos y la publicidad por medio de la cual se va a proteger a los terceros.

Así pues los registros los clasificamos en dos clases: los primeros que desempeñan fines netamente administrativos y los segundos con una finalidad mercantil. En algunos casos se unen dichas finalidades en uno sólo, lo que da por resultado que dicho registro sea más complejo ya que en él se contendrá íntegra la historia de un buque, tanto su aspecto físico como jurídico.

En su acepción jurídico marítima este Registro Público Marítimo, consiste en la oficina pública en la que tiene lugar la inscripción del buque, ya sea a efectos de la publicidad de los derechos reales y gravámenes que realicen sobre el buque, ya para atribuir al buque el derecho de arbolar un determinado pabellón de añadidura a la anterior finalidad expuesta.

Por lo tanto se impone una inmediata división del tema a cuyo efecto hay que considerar los siguientes sistemas legislativos en los cuales existe división o diferenciación entre el Registro Mercantil y el de los buques y aquellos otros en los cuales ambas finalidades (mercantil y administrativa), dependen y tienen lugar en un mismo organismo:

Al primer sistema pertenecen entre otros: España, México y Portugal. Al segundo: Alemania, Francia, Inglaterra e Italia. (45)

Podemos concluir diciendo que mientras el Registro Naval o sea las llamadas Sociedades de Clasificación se refieren al aspecto físico general de las embarcaciones; el Registro Público Marítimo lo hace de los efectos o sea de los derechos reales y gravámenes que pueden afectar a los buques. El primero es un registro administrativo y el segundo es un registro mercantil.

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO SEGUNDO.

- (1).—“Enciclopedia Jurídica Omeba”, Tomo II. por el Dr. Manuel Osorio y Florit. Editorial Bibliográfica Argentina. Buenos Aires, 1955. Artículo “Clasificación de los buques”. p. 418.
- (2).—“Corso di Diritto della Navigazione” por Antonio Scialoja. Sociedad Editora del Foro Italiano. Roma, 1943. Ier. tomo. p. 418.
- (3).—“Enciclopedia Barsa”. Tomo III. Editorial Enciclopedia Británica Inc. Buenos Aires, Chicago, México, 1950. Artículo “Barco”. p. 268.
- (4).—“Diccionario Marítimo Mexicano”. Editorial Secretaría de Marina. Estado Mayor Naval. México, 1945. p. 30.
- (5).—“Enciclopedia Jurídica Omeba”, ob cit. p. 419.
- (6).—“Compendio de Derecho Marítimo” por Georges Ripert. Traducción de Pedro G. San Martín. Editora Tipográfica Argentina. Buenos Aires, 1954. p. 35.
- (7).—“Enciclopedia Jurídica Omeba”, op cit. p. 420.
- (8).—Ripert, op cit. p. 47.
- (9).—“Enciclopedia Jurídica Omeba”, op cit. p. 421.
- (10).—“Ley de Navegación y Comercio Marítimos”. Editorial Porrúa. México, 1964. artículo 90.
- (11).—“Tratado de Derecho Marítimo Español” por Francisco Gamechogoi-cocha y Alegría Tomo I. p. 272.
- (12).—“Derecho Marítimo Privado Italiano” por Antonio Brunetti, versión española de R. Gay de Montellá. Editorial Casa Bosch. Barcelona España, 1950 Tomo I. Parte histórica de los buques. p. 294.
- (13).—Ley de Navegación y Comercio Marítimos, op cit. p. 89.
- (14).—“Derecho Comercial, Marítimo y de Navegación” por Próspero Ascoli. Buenos Aires. Tomo I. p. 24.
- (15).—Ripert, op. cit. p. 49.
- (16).—Brunetti, op cit. p. 317.
- (17).—Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales. artículo 7o.
- (18).—“Enciclopedia Jurídica Omeba”, ob cit. p. 423.
- (19).—Ascoli, op cit. p. 36.
- (20).—“Curso de la Navegación” por Atilio Malvagni. Editorial de Palma. Buenos Aires, 1950. p. 11.
- (21).—Reglamento para la matrícula y abanderamiento de los buques mercantes nacionales. artículos 32 y 33.
- (22).—Scialoja, op cit. p. 200.
- (23).—Brunetti, op cit. p. 410.
- (24).—“Manual de Derecho Marítimo” por Juan C. Carlomagno. Editores Restory & Doesti. Buenos Aires, 1927 p. 81.
- (25).—Brunetti, op cit. p. 330.

- (26).—Idem, p. 400.
- (27).—"Enciclopedia General del Mar" por José Ma. Martínez Hidalgo y Terán. Ediciones Garriga, S. A. Madrid, Barcelona, Vol. V. 1958. p. 355.
- (28).—"Apuntes para la Historia de la Marina Nacional" por J. de Dios Bonilla. México, 1946. p. 154.
- (29).—Brunetti, op cit. p. 333.
- (30).—Scialoja, op cit. p. 102.
- (31).—"Enciclopedia Jurídica Omeba", op cit. p. 423.
- (32).—Ripert, op cit. p. 45.
- (33).—Brunetti, op cit. p. 334.
- (34).—Idem, p. 337.
- (35).—"Enciclopedia Jurídica Omeba", op cit. p. 424.
- (36).—Brunetti, op cit. p. 335.
- (37).—Idem. p. 336.
- (38).—Scialoja, op cit. p. 142.
- (39).—Brunetti, op cit. p. 404.
- (40).—"La Institución del Registro Aeronáutico" por Pedro Flores Linares Romero. Edición del Autor. UNAM 1956. (Tesis. Facultad de Derecho) p. 27.
- (41).—Idem. p. 29.
- (42).—Ripert, op cit. p. 51.
- (43).—Brunetti, op cit. p. 338.
- (44).—Brunetti, op cit. p. 398.
- (45).—"Enciclopedia General del Mar" op cit. Vol. V. p. 488.

INDICE DEL CAPITULO TERCERO

"EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO EN DIVERSOS PAISES"

- 1.—*Introducción.*
- 2.—*Registro Marítimo Alemán.*
- 3.—*Registro Marítimo Italiano.*
- 4.—*Registro Marítimo Francés.*
- 5.—*Registro Marítimo Inglés.*
- 6.—*Registro Marítimo Español.*
 - a).—*Aspecto administrativo.*
 - b).—*Texto refundido de las disposiciones sobre Abanderamiento, Matriculación de los buques y Registro Marítimo.*
 - c).—*Aspecto Mercantil.—Reglamento del Registro Mercantil. Embarcaciones inscribibles.*
 - d).—*Concepto de buque para los efectos de dicho Reglamento.*
 - e).—*Obligatoriedad del Registro.*
 - f).—*Formalidad y requisitos para su inscripción.*
 - g).—*Inscripción de buques en construcción y por posesión.*
 - h).—*Certificación del buque. Obligaciones del Capitán.*
 - i).—*Registro de créditos refaccionarios e hipoteca naval celebrada en el extranjero.*
 - j).—*Cancelación de inscripciones.*
 - k).—*Estructura interna del Registro.*
 - l).—*Efectos del Registro.*
- 7.—*Registro Marítimo Argentino.*
 - a).—*Creación y organización del Registro.*
 - b).—*Formas y efectos de la inscripción.*
 - c).—*Anotaciones preventivas.*
 - d).—*Extinción de las inscripciones.*
 - e).—*Publicidad del Registro.*

CAPITULO III

"EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO EN DIVERSOS PAISES"

1.—INTRODUCCION.—Como se examinó en el capítulo anterior, existen dos sistemas legislativos que tratan del Registro Público Marítimo; en el primero de ellos encontramos una separación entre el Registro Mercantil y el Registro de los buques, esto acontece en países como: España, México y Portugal. En el segundo sistema ambos registros (Mercantil y de los buques), se unen en un solo organismo como en: Alemania, Inglaterra e Italia.

Primero se examinará en forma breve los sistemas registrales seguidos en Alemania, Italia, Francia e Inglaterra para después pasar a analizar más ampliamente: 1o.—El sistema de Registro que se sigue en España, por el cual se encuentran separados ambos registros y 2o.—El sistema seguido en Argentina, por el cual uno y otro registros se hallan unidos en uno solo.

Podemos decir que el Registro de buques carece en España de sustantividad, por cuanto no se deduce de él la completa visión del estado patrimonial del buque, que precisa estar complementado por los asientos del Registro Mercantil, creado a tenor del Código de Comercio y regulado como institución mercantil frente al primero, erigido en institución administrativa. (1)

Este carácter sustantivo se encuentra a cambio entre otras legislaciones en la alemana.

2.—REGISTRO MARITIMO ALEMAN.—Tiene este un auténtico sello de Registro de la Propiedad de buques y se divide en tres secciones correspondientes respectivamente: 1o.—A los buques de navegación marítima; 2o.—A los de navegación interior y 3o.—A los buques en construcción.

El primero de ellos o sea el de los buques de navegación marítima, se halla localizado en los respectivos Juzgados Municipales de los puer-

tos de matrícula (Amtsgerichte), los cuales han de ser necesariamente, los de las respectivas sedes de los armadores o los que éstos designen expresamente a tales efectos.

El sistema y el criterio con que se ha reglamentado en Alemania esta materia es rígido y de gran amplitud dados los intereses de orden internacional que de ello emanen, con un consiguiente derecho de inspección y unas sanciones de tipo gubernativo.

La nacionalidad alemana del armador es presupuesto para la inscripción de los buques mercantes de más de 50 toneladas de arqueo bruto, al paso que la de buques en construcción tiene interés a los solos efectos de la hipoteca naval y créditos de tipo similar.

Los asientos del registro han de ser obligatoriamente transcritos al documento expedido por la oficina registradora, que se denomina en Alemania "Certificado de Registro" (Schiffszertifikat), el cual sustituye en los buques de aquel la Patente de Navegación obligatoria en los españoles. Por ende no sólo consta de él la numeral (número de matrícula), arqueo y características generales que contribuyen a la identificación del buque, sino la declaración expresa de autorizarlo al uso del pabellón alemán y al mismo tiempo la enunciación del derecho de propiedad a favor de la persona jurídica de su titular; así como la mención de los derechos dimanantes de la misma.

El Registro Marítimo en Alemania es por lo tanto llevado en un mismo lugar, ante un solo organismo. (2)

3.—REGISTRO MARITIMO ITALIANO.—La publicidad registral en Italia es real, es decir que los actos constitutivos modificativos o extintivos del dominio, son inscritos en atención al buque y no a la persona titular de los mismos.

La inscripción se lleva a cabo en los registros llamados (matricule), los cuales se hallan divididos en dos grupos, que respectivamente comprenden: 1o.—Los vapores y motonaves y 2o.—Todos los demás buques de navegación marítima.

Los Organos de Administración designados al efecto lo son por el Ministerio de la Marina Mercante.

La inscripción se inicia con la construcción del buque y en el asiento de la misma, han de constar los derechos y los actos constitutivos, modificativos, limitativos, translativos y extintivos de la propiedad, de cuyos asientos hay que hacer el extracto oportuno en el certificado que se entrega al buque y que debe quedar en poder de su capitán.

Los efectos del asiento en el registro son tales que permiten oponerse eficazmente a la alegación de acto no inscrito, sustentado por tercero o

bien inscrito con fecha posterior; en cambio la no inscripción de un acto determinado en el registro, no permite oponerlo válidamente contra el sostenido por un tercero. (3).

4.—**REGISTRO MARITIMO FRANCES.**—Las inscripciones se llevan a cabo en la llamada Inscripción Marítima del puerto de matrícula del buque, donde se centralizan todas las actividades de la navegación marítima desde el punto de vista administrativo; acta de nacionalidad, documentación, publicidad de hipoteca, etc.

El Registro de buques se haya desglosado del Registro Mercantil, tiene finalidades públicas y privadas y efectos constitutivos para el uso de la bandera de transferencias de propiedad frente a terceros. Hay pues dos oficinas: el "Bureau de l'Inscription Maritime" y el "Registre des declarations de constructions et submissions de francisation" o sea (Oficina de Inscripciones Marítimas y Registro de las declaraciones de construcciones y sumisiones al pabellón francés).

El primero tiene por funciones hacer constatar el nombre del propietario, establecer el arqueo, cambios de propiedad, registrar todo lo que concierne a la inscripción de hipotecas sobre buques y hacer saber a quienes lo requieran el estado de la hipoteca existente; conservará además las matrículas de los buques, las actas de nacionalidad y los permisos.

El 2o. también dependiente de la administración pública, está íntimamente ligado con el registro de los buques pues tiene las mismas anotaciones e inscripciones y hechos anotados en relación a los buques, transferencias de propiedad, hipotecas navales y transcripciones en el Acta de Nacionalidad. Tienen además la función de recabar los derechos de navegación y los impuestos causados en lo que se refiere a ella. El registro que se refiere a declaraciones de construcción y sumisiones se lleva a cabo en las dependencias aduaneras. (4)

5.—**REGISTRO MARITIMO INGLES.**—En Inglaterra esta materia se halla regulada por la "Merchant Shipping Act" y comprende la nacionalidad, la propiedad y los demás derechos reales que puedan afectar al buque. El documento que se extiende al efecto y que se entrega al capitán como título fedatario de la inscripción, es el llamado por antonomasia "certificado de registro" (certificate of registry), expedido por funcionario público, en uso de sus facultades como tal y cuya categoría administrativa varía de un lugar a otro del "Commonwealth".

En los puertos del Reino Unido y de la Isla de Man, es competente el Director de la Aduana; en la Isla de Guernesey y de Jersey el Director de la Aduana y el Gobernador; en Malta y en Gibraltar, el Gobernador; en

Calcuta y Bombay, durante el período de administración inglesa, lo era el Capitán de Puerto y para cualquier otro puerto inglés o de las posesiones inglesas, lo era el Director de la Aduana, el Gobernador o su legal representante.

La inscripción en el Registro Inglés obliga a la presentación del certificado de arqueo y de los de construcción que arrojen los datos y elementos de conocimientos necesarios para hacer la descripción indubitable del buque; la declaración del nombre y la adscripción de un puerto de matrícula y de la numeral acompañado todo ello del correspondiente escrito.

El certificado es intransferible, aun cuando el buque quede gravado con derecho de hipoteca, de prenda y demás por cualquier concepto, bajo pena de fuerte multa y también bajo pena de multa ha de entregarlo al capitán a la oficina registradora o a persona por ella delegada, para las anotaciones que dimanen de los derechos y circunstancias que anteceden. (5)

6.—**REGISTRO MARITIMO ESPAÑOL**—Son dos los aspectos que presenta España para la inscripción de los buques, según se atiende a los efectos mercantiles o a los puramente administrativos. El 1o. de ellos se materializa en la inscripción en el Registro Mercantil y el 2o. en el de la Autoridad de Marina, que se lleva en las Comandancias Militares de Marina.

a).—**Aspecto administrativo.**—Autoridades Marítimas. El registro de buques en España quedó concretamente organizado en forma obligatoria en las Ordenanzas de Matrícula de Mar de 1802 y en ella había de constar las medidas, nombre, porte, fábrica y dueño del buque, clasificados todos ellos en cinco listas, a cada uno de los cuales había que agregarse la relación del buque de construcción extranjera. El Registro era conocido con el nombre de Matrícula de embarcaciones y la Inscripción por el asiento.

La oficina registradora a estos efectos es en España la Comandancia Militar de Marina del puerto que haya de ser de matrícula del buque, la que, terminada la incoación del expediente de matriculación, lo eleva a la Subsecretaría de Marina Mercante, para centralización y adscripción del buque de la numeral distintiva, que es comunicada para su registro a la Comandancia que haya tramitado el expediente.

De cuanto antecede se desprende, que la oficina registradora de buques en España cumple un cometido parcial, respecto del que lleva a cabo en otros países ya que la inscripción efectuada sólo corresponde a un aspecto administrativo y aún limitado del complejo panorama jurídico

de actividades que precisan para que un buque pueda navegar libremente y documentado en debida forma. (6)

b).—*Texto refundido de las disposiciones sobre Abanderamiento, Matriculación de los buques y Registro Marítimo.*—Las normas administrativas que regulan la matrícula marítima de los buques y su abanderamiento, así como las disposiciones que regulan los cambios de nombre, dominio, titularidad, hipoteca, se hallan dispersas en multitud de disposiciones, algunas tan antiguas como las incluidas en las citadas Ordenanzas de Matrícula de Mar de 1802. Siendo pues manifiesta la necesidad de actualizar dichas disposiciones en un texto único, introduciendo modificaciones necesarias por la experiencia, la evolución de la técnica y adaptándolas en definitiva a las exigencias actuales, se aprobó un solo texto en el cual se refundirían todas estas disposiciones referidas al aspecto administrativo de los buques, el cual se le denominó "Texto refundido de las disposiciones sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo", de fecha 20 de junio de 1968.

En dicho registro los buques, embarcaciones o artefactos flotantes, cualesquiera que sea su procedencia, tonelaje o actividades, para estar amparados con la legislación marítima española, acogidos a los privilegios que ésta concede y arbolar la bandera nacional, deberán estar matriculados en uno de los registros de matrícula de buques de las provincias marítimas. En la Subsecretaría de la Marina Mercante y dependiente de la Dirección General de Navegación se llevará un Registro Marítimo central de los buques de arqueo bruto superior a 20 toneladas.

Por lo tanto este Registro central dispondrá de todos los datos de los buques mayores de 20 toneladas, que son necesarios para conocer todas las disposiciones de su utilización, así como para poder informar debidamente y proponer la resolución que procede en las peticiones de cambio de titularidad, dominio, nombre, lista y matrícula, por compromiso de crédito naval y en general cuantas incidencias administrativas puedan ocurrir al buque desde su entrada en servicio hasta su desaparición física. Sin embargo, estos registros de Matrícula de buque, son de carácter solamente administrativo y no tendrán efecto alguno frente a terceros. (7).

El aspecto registral reseñado, aún se ve complementado por la Patente de Navegación, que si bien es expedida por la Comandancia de Marina, organismo local, ha de ser forzosamente refrendada por el Ministro de Marina, y que además no es expedida sino por delegación del jefe de Estado y es el documento que autoriza al buque para navegar por los mares bajo pabellón español y legitima al Capitán para el ejercicio de sus funciones en dicha navegación.

Para que surta plenos efectos administrativos la transferencia de titularidad de buques en construcción, deberá de ser aprobada por la Dirección General de Navegación o por la Pesca, si se trata de barcos pesqueros. Además para que surta plenos efectos administrativos cualquier acto que suponga creación, modificación o extinción de un gravamen que pese sobre el buque, deberá ser aprobado por la Subsecretaría de la Marina Mercante o Comandancia de Marina según proceda o autorizado por mandamiento judicial, siendo de aplicación para los mismos lo dicho anteriormente.

Los actos de que se hace mención arriba, así como las transferencias de propiedad, se anotarán en el asiento de matrícula con carácter definitivo a la vista de la certificación que acredite haberse inscrito los mismos en el Registro Mercantil correspondiente. (8)

c).—*Aspecto Mercantil. Reglamento del Registro Mercantil.*—Embarcaciones inscribibles. Toda la complejidad registral autónoma del registro mercantil, tampoco queda abarcada, pues la matriculación es inmutable, cualesquiera que sean las innovaciones patrimoniales a que pueda quedar afecto el buque (entendiéndose que en España, registro y matrícula es lo mismo).

Esas innovaciones patrimoniales quedan protegidas por el Registro Mercantil, que, sin ser un órgano especialmente afecto al registro y matrícula de los buques, comprende una sección dedicada a los mismos en su Título VI.

Cifándonos concretamente a la sustantividad de la organización del Registro Mercantil, conviene citar como fuentes principales en primer lugar como legislación vigente sobre la materia: el Código de Comercio de 1885, el Reglamento del Registro Mercantil y la Ley de Hipoteca Naval.

Dado que el registro está destinado a la inscripción 1o. de los comerciantes particulares y 2o. de las sociedades y en las provincias litorales y en los interiores donde se considere conveniente por haber un servicio de navegación, el Registro comprenderá un tercer apartado o libro, destinado a la inscripción de los buques (artículo 16), en dicho reglamento se legisló sobre los puertos que habían de poseer tal oficina y que fueron entre otros: Barcelona, Tarragona, Valencia, Alicante, Cartagena, Almería, Santander, Palma de Mayorca y 15 más.

A tales efectos dispone el Reglamento del Registro Mercantil en su artículo 147, que en libro de buques se inscribirán: 1o. los buques de bandera española que se hallen matriculados en España; 2o. los buques en construcción en el caso de Hipoteca, a tenor del artículo 16 de la Ley de Hipoteca Naval, el cual dice textualmente: "Antes de constituirse la hipoteca, será condición indispensable que en el registro de naves de

la provincia de la que el buque se construya, se haga la inscripción de la propiedad de la que va a ser objeto de la hipoteca”.

Se inscribirán así mismo en dicho registro los cambios de propiedad de los buques en su denominación o en cualesquiera de las demás condiciones que se enuncian en el artículo 22 del Código de Comercio: “En el Registro de buques se anotarán: 1o.—El nombre del buque, clase de aparejo sistema o fuerza de las máquinas, si fuera de vapor expresando si son caballos nominales o indicados puntos de construcción del casco y máquinas; año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, hierro, acero o mixto, dimensiones principales de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto, señal distintiva que tiene en el Código Internacional de señales; por último los nombres y domicilios de los dueños y partícipes de su propiedad; 2o.—Los cambios en la propiedad de los buques, en su denominación o en cualesquiera de las demás condiciones enumeradas en el párrafo anterior. 3o.—La imposición, modificación y cambio de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques”. Y la imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre ellos.

d).—*Concepto de buque para los efectos de dicho Reglamento.*—El concepto de buque queda perfilado a los efectos registrales, por la declaración expresa que se hace en el Reglamento en su artículo 148, atribuyendo el carácter de tales no sólo a “las embarcaciones destinadas a la navegación de altura o cabotaje, sino también a los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y a cualquier otro aparato flotante destinado al servicio de la industria o del comercio marítimo”.

No se trata de un concepto técnico ni jurídicamente completo de los que el buque sea, pero habida cuenta de que trata de una idea destinada a su aplicación con una finalidad muy concreta, cual es la registral de protección de intereses, tanto de los propietarios o armadores, como de los que por cualquier razón han de contraer créditos o intereses en relación al buque, hay que inclinarse por la aceptación de tal concepto, como la definición del buque. (9)

e).—*Obligatoriedad del registro.*—La inscripción de los buques es obligatoria y así se establece en el artículo 149 del Reglamento y en los artículos 17 y 22 del Código de Comercio, en consecuencia los dueños de matrícula y bandera española están obligados a solicitar la inscripción en dicho registro de los títulos en que se contengan los actos y contratos constitutivos, traslativos, modificativos o declarativos de su propiedad y los derechos reales que se constituyan sobre los mismos, así como las restricciones que los afecten.

La obligatoriedad de la inscripción de la propiedad del buque tiene, como obligada consecuencia, que el reglamento imponga a los dueños de matrícula y bandera española, la solicitud de la inscripción en el Registro Mercantil, de los títulos en que se contengan todos los actos que se han mencionado, los derechos reales que sobre ellos se constituyan y sus restricciones que los afecten.

Igualmente los Notarios que autoricen documentos relativos a los buques, tienen la obligación de advertir a los otorgantes su deber de presentar dichos documentos al Registro, de cuya advertencia dejarán constancia en la propia escritura y de un modo análogo, tampoco se despachará documento alguno en los Juzgados y Tribunales, si no resultara de ellos la inscripción en el Registro.

La 1a. inscripción de los buques es la de su propiedad, conforme dispone la Ley de Hipoteca Naval en su artículo 11, en cuyo asiento habrán de constar los extremos que ya se vieron. La falta de dicha inscripción será motivo suficiente para denegar cualquier otro a instancia de quien tenga interés legítimo.

Para que la transferencia, el gravamen o la restricción que afecte al dominio del buque sea susceptible de inscripción, es menester que el transferente tenga previamente inscritos sus derechos, y por ello, dice el texto del reglamento que se suspenderá o denegará la anotación o la inscripción a favor de otra persona o si no lo estuviera en absoluto (artículo 152).

La aceptación de este principio de tracto sucesivo en materia de Registro Mercantil de buques ha dado lugar a algunas dudas en cuanto a su aplicación, dilucidada por la Dirección General del Registro y del Notariado, en el sentido de que la adopción del verbo "delegar", que implica que el defecto es insubstanciable e irroga la inadmisión del título, ha sido acertadamente rebatida por comentarios y no aceptada en la práctica registral, coincidiendo la doctrina y la experiencia en reputar subsanable el defecto cuando haya alguno o algunos documentos que enlacen el derecho del titular inscrito con el de la aludida persona y en consecuencia extendidas las inscripciones intermedias y complementado el eslabonamiento formal que requiere el tracto sucesivo, se de muestra el carácter subsanable del defecto. (10)

f).—*Formalidad y requisitos para su inscripción.*—Para formalizar la inscripción hay que presentar en el Registro Mercantil copia certificada de la matrícula o asiento del buque, expedida por la Comandancia Militar de Marina del Puerto en que esté matriculado. Se presentará igualmente el título de propiedad del buque, que ha de constar en escri-

tura pública o en documento auténtico expedido por autoridad o funcionario competente.

Pero cuando la adquisición del buque tenga lugar en astillero por contrato de construcción, se considera como título de propiedad del buque la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño, en el que constará el precio, la forma y las condiciones en que se hará el pago; cuando el constructor es al mismo tiempo el dueño, bastará como título de propiedad que él mismo expida una certificación en la que haga constar esa circunstancia, teniendo esa certificación que ser legitimada por Notario.

En la inscripción constarán la certificación de Matrícula de la Comandancia Militar de Marina, con expresión del número y folio con el que se haya matriculado, la fecha de la certificación, el lugar y el nombre del funcionario que la expida. En caso de que la matrícula o abanderamiento fueren provisionales, se hará constar en la inscripción.

Al pie del título de propiedad se hará constar por diligencia la inscripción y una mención semejante se anotará al pie de la certificación de la Comandancia Militar de Marina, con referencia a la hoja del buque, al número de la inscripción y del folio y tomo del libro en que se haya practicado.

Aparte de la descripción general del buque, contendrá la inscripción de las cargas y las restricciones que afecten a los buques con indicación del asiento en que consten, el nombre y apellidos, domicilio, edad y estado del transferente, la denominación o razón social, domicilio y edad de la entidad transmisora; el nombre, apellidos, domicilio, edad, estado y profesión del adquirente o entidad a favor de la cual haya de ser practicada la inscripción.

También habrá de contener mención de haberse anotado la transcripción si se trata de transmisión de propiedad, en la copia certificada que lleva obligatoriamente consigo el Capitán del buque; la expresión de que todo lo referido consta en la escritura presentada; la fecha y hora de la presentación del título en el registro, a efecto de la hipoteca naval; la referencia al pago o a la exención del impuesto de de derechos reales; la conformidad de la inscripción y la firma entera del registrador.

g).—*Inscripción de buques en construcción y por posesión.*—La inscripción del buque en construcción en el caso de la hipoteca, para lo que es indispensable que esté invertida en tal construcción la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco, se verificará en una sección especial del Registro de buques y con carácter provisional, hasta que terminada la construcción, pueda ser matriculado el buque en la Comandancia Militar de Marina y una vez complemen-

tado este trámite, elevada la inscripción provisional o definitiva en el Registro Mercantil. La referencia a la inscripción definitiva en la provisional se hará mediante nota marginal.

Si la construcción se verifica por contrato es preciso inscribir éste, mediante presentación de una copia del mismo firmada por el dueño del naviero como título de propiedad del buque.

En el propio reglamento se señala que puede así mismo inscribirse la propiedad de un buque por la posesión de buena fe continuada por tres años con justo título o por diez si falta alguno de los requisitos, a tenor de lo dispuesto en el Código de Comercio en su artículo 573. Esta posesión ha de acreditarse en este caso mediante certificación expresa de estas circunstancias, expedida por la Comandancia Militar de Marina de la provincia en que estuviere matriculado el buque.

h).—*Certificación del buque.*—Obligaciones del Capitán.—La propiedad del buque ha de contar mediante certificación expedida por el Registro, en documento que llevará el Capitán consigo al salir de viaje, con la constancia de cuantos gravámenes pesen sobre él. Esta certificación ha de ser literal de la inscripción de propiedad del buque y de todas las inscripciones de gravámenes constituidas sobre el mismo en la fecha en que aquélla sea expedida; ha de ser legalizada por la Capitanía de Puerto de salida y será título bastante para la justificación del dominio y para su transmisión o imposición de gravámenes por el dueño o armador, el naviero o el capitán del buque, en los casos autorizados por el Código de Comercio, mediante diligencia escrita y firmada por los contratantes y legalizada por Notario en España y por el Cónsul o la autoridad local, en su caso, en el extranjero, en acreditación de la verdad del hecho y de la legitimación de las firmas.

Dice la Circular de la Dirección General de Navegación que mientras el Capitán de puerto no le ofrezca dudas la legitimación de la certificación en el Registro Mercantil habrá de legalizarla, sin tener para ello en cuenta si el contenido de aquélla coincide con el asiento del buque en la Comandancia de Marina.

Se establece además que para cada viaje precisará una nueva certificación, si bien en otra Real Orden se concretó, esta disposición afecta únicamente a los viajes de altura quedando exceptuadas las navegaciones de cabotaje y de gran cabotaje, con obligación por parte de éstas de renovar la certificación cuando se hiciere en el Registro asiento o anotaciones que les afecten. La nueva certificación se hará a continuación de la anterior, siendo comprensiva de los nuevos asientos, pero en caso de que no se hubiere hecho ninguno, constará ello.

Esta certificación citada, no tiene sólo la utilidad de acreditar en forma bastante la propiedad del buque, sino que permite registrar rápidamente los créditos contraídos por el Capitán en viaje; para ello acudirá al Juez o Tribunal en España, al Cónsul en el extranjero o a la Autoridad local en su caso y presentará la certificación de la hoja de inscripción con los documentos que acrediten la obligación contraída. Con todo ello se formará un nuevo expediente y a la vista de su resultado, harán en la certificación la anotación provisional del mismo, para que se formalice en el Registro cuando el buque llegue al puerto de su matrícula o bien para ser admitida como obligación preferente en caso de venta antes de su regreso, si ha vendido el buque en viaje por incapacidad para navegar.

En el propio Código de Comercio en su artículo 580 dispone que ocupará el séptimo lugar el reembolso de los efectos de la carga que hubiere vendido el Capitán para reparar el buque, siempre que la venta conste ordenada por auto judicial, celebrada con los formalismos exigidos en estos casos y anotados en la certificación de que se trate. Se menciona en octavo lugar la parte del precio que no se hubiese dejado pendiente de pago por materiales y mano de obra de la construcción del buque cuando no hubiera navegado y los procedentes de reparar el buque y de proveerle de viveres y combustible en el último viaje. Estos créditos sin embargo, sólo gozarán de preferencia cuando consten por escrito en el Registro Mercantil o si hubieran sido contraídos para el buque estando de viaje sin haber regresado al puerto de matrícula, cuando hayan sido convenientemente anotados en la certificación que obra en poder del Capitán.

También se hará constar en ésta certificación las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco, quilla, aparejo y pertrechos del buque, justificadas por los contratos y otorgadas según derecho si han sido tomadas durante el viaje, para lo que procederá la autorización requerida, cumpliéndose además con los requisitos necesarios para la inscripción.

i).—*Registro de créditos refaccionarios e hipoteca naval celebrada en el extranjero.*—Para la anotación preventiva de créditos refaccionarios, es necesario que el acreedor presente por escrito en el registro el contrato que en cualquier forma haya celebrado con el dador para anticiparle de una vez o sucesivamente para la reparación o construcción del buque objeto de la refacción, sin que sea menester que en tales títulos contenga las cantidades líquidas de dinero o efectos en que consistan los créditos, sino tan sólo que figuren en ellos medios suficientes para liquidarlos.

El contrato de hipoteca naval celebrado en el extranjero ante las autoridades o funcionarios competentes de la localidad y conforme a la legislación del país en que se celebre, serán inscribibles en el Registro cuando dichos contratos tengan fuerza legal en España de acuerdo con los Convenios Internacionales o los Tratados. Así, los Cónsules españoles que autoricen algún contrato de hipoteca naval en el extranjero, transmitirán inmediatamente copia auténtica del contrato al Registro Mercantil del puerto de matrícula del buque, donde ya recibido será inscrito previa diligencia de presentación; el mero asiento del gravamen en el Protocolo del Consulado constituye ya una formalidad bastante para los efectos de lo dispuesto en este sentido por la ley mercantil.

j).—*Cancelación de inscripciones.*—Las inscripciones referentes a buques sólo podrán invalidarse o perder su vigencia por sentencia firme o resolución definitiva de autoridad competente, recaída en el juicio o expediente que corresponda y que sea además inscrita en el Registro, por la inscripción de la transferencia del derecho inscrito a otra persona, por rectificación de las inscripciones o por su cancelación.

Para efectuar dicha cancelación se requiere el consentimiento expreso de la persona a cuyo favor se hubiere extendido o de sus causahabientes o representantes legítimos, que consten en escritura pública. Cuando dicha inscripción sea de hipoteca naval se cancelará por consentimiento del acreedor hipotecario o por auto o sentencia firme.

Además de las inscripciones de cancelación deberá constar si ésta se realiza en forma total o parcial, cuando se trate de ésta última, deberá precisarse que parte del crédito se ha satisfecho o extinguido y la que continúa subsistente.

En los casos de venta judicial se cancelarán las responsabilidades que afecten al buque, para lo cual bastará la propia escritura de venta, en la que se hará constar la extinción de dichas responsabilidades y, de haber algún sobrante que éste ha sido depositado y puesto a disposición de los acreedores en un establecimiento oficial.

Cuando la venta es voluntaria, la cancelación de las inscripciones de los derechos de los acreedores no se efectuará hasta transcurrir el término de tres meses a contar desde el regreso del buque al puerto de matrícula.

Por lo que respecta a la cancelación de la hipoteca naval, ésta sólo se practicará a petición de parte, aunque por el transcurso del tiempo de su duración, que conste en los asientos del registro, parezca que se haya extinguido. Cuando la extinción tenga lugar forzosamente por Ministerio de Ley en virtud de un hecho independiente de la voluntad de

los interesados, bastará acreditar con documento fehaciente la existencia del hecho que motiva la cancelación.

Las cancelaciones que tengan lugar en el Registro se harán constar cuanto antes en el certificado que debe llevar consigo el Capitán, con expresión del derecho cancelado, el motivo de dicha cancelación, el documento en virtud del cual se haya practicado, la fecha de su presentación y el asiento cancelatorio.

Respecto a las anotaciones preventivas, éstas se cancelarán o quedarán sin efectos en idénticos casos que las inscripciones, además, por su conversación en definitivas o por el transcurso del tiempo en su duración.

Así el propietario de un buque enajenado a un extranjero y cuya venta no se encuentre prohibida en España, deberá presentar en el registro mercantil la escritura pública o documento auténtico en que conste la enajenación, a fin de que se cierre la hoja correspondiente al buque. Cuando dicha autorización la hubiesen hecho Notarios, Cónsules españoles u otras autoridades, lo darán a conocer dentro del tercer día al encargado del Registro Mercantil para que lo haga constar por nota al margen.

Si en la matrícula de un buque consta su desaparición, destrucción o enajenación a un extranjero, la Comandancia Militar de Marina cursará oficio lo antes posible al Registro Mercantil de la provincia, para que al pie de la inscripción del buque añada una nota de cierre en la cual se redactará: "Según oficio de... fecha... el buque a que esta hoja se refiere (relación de lo acaecido) y por consiguiente queda cerrada esta hoja". Ya extendida esta nota no se podrá hacer inscripción alguna relativa al buque, esto se entiende cuando no hubiese sido cerrada anteriormente la hoja por haberse remitido al Cónsul copia de la escritura de venta en el caso de enajenación a un extranjero, aunque en este caso se hará constar también la comunicación del Comandante de Marina. (11)

k).—*Estructura interna del registro.*—El registro se halla dirigido y se encuentra a cargo de un registrador que detenta la plaza por oposición y a él compete llevar los libros reglamentarios, verificar la calificación de los títulos presentados efectuar las inscripciones y llevar a cabo la expedición de certificaciones solicitadas, dado el carácter fundamentalmente público de la oficina o, simplemente por mera exhibición de los libros.

De éstos los que afectan directamente a los buques son: 1o.—Los libros de inscripción de buques; 2o.—Los libros de la sección de buques en construcción; 3o.—Índices; 4o.—Los libros de honorarios; 5o.—El

libro de estadística y, 6o.—Los libros y cuadernos auxiliares que los propios registradores consideren oportunos.

De un modo indirecto interesan también los demás de carácter obligatorio, ya que la inscripción de los navieros como comerciantes es obligatoria.

El libro de inscripción de buques ha de contener reglamentariamente 300 folios y el de buques de construcción 100. Las inscripciones se efectuarán por orden cronológico y se asignará un folio a cada uno al pie de los cuales figura la fecha y firma del registrador. (12)

En cuanto a las secciones en que se encuentra dividido el Registro son tres: 1a.—La cual ha de abarcar el número de buques inscritos de construcción nacional o extranjera clasificados según su tonelaje y servicios a que se destinen, el número de inscripciones de los que se hallen en construcción y de los que han perdido la nacionalidad española.

La sección segunda comprenderá los actos y contratos de transmisión de propiedad de los buques, las ventas voluntarias o judiciales, los embargos, las inscripciones del plazo que se ha referido a las ventas las anotaciones de crédito refaccionarios y litigios y el reconocimiento de éstos por sentencias o por convenio de los interesados.

En su sección tercera se comprende los contratos de préstamo a la gruesa y las hipotecas con los datos necesarios para apreciar el número e importancia que hayan alcanzado estos contratos. (13)

1).—*Efectos del Registro.*—Los efectos jurídicos que se producen con el registro se clasifican en tres grupos:

1.—Efectos con relación al adquirente.

2.—Efectos con relación a los acreedores del vendedor.

3.—Efectos con relación a otros créditos.

En cuanto al primero, ya inscrito la transmisión a favor del comprador, le hace titular de la propiedad del buque ante terceros y si hay compradores sucesivos, se prefiere como titular al que haya adelantado la inscripción de la compra en el Registro.

Con relación al segundo, si el crédito contra el vendedor es posterior a la venta, los acreedores pueden utilizar a su favor y en contra del adquirente la falta de inscripción en el Registro, para proceder al embargo del buque, por seguir éste considerándose como perteneciente al comprador; esto no sólo en lo que se refiere a los créditos privilegiados e hipotecarios, sino también en cuanto a los ordinarios. Si la venta es judicial y se ha inscrito en el Registro, se consideran extinguidas todas las responsabilidades a favor de los acreedores; si la venta es voluntaria y se hubiese hecho estando el buque en viaje, se conservarán sus dere-

chos contra el mismo hasta que regrese al puerto de matrícula y tres meses después de su inscripción de venta.

En el tercero la inscripción de créditos en el Registro no lleva aparejada ninguna preferencia sobre los que carezcan de dicha circunstancia, salvo lo de hipoteca que tienen preferencia aunque no estén inscritos; el vendedor debe presentar la escritura o documento en que conste la enajenación con el fin de que se cierre la hoja correspondiente. (14)

7.—REGISTRO MARITIMO ARGENTINO.

a).—*Creación y organización del Registro Marítimo Argentino.*—La nacionalidad y por consiguiente el derecho a usar la bandera nacional, les son otorgadas a los buques que se inscriben en el Registro de Matrícula, más correctamente llamado "Registro General de la Propiedad Naval", creado por decreto ley número 18.300/56.

Este registro tendrá a su cargo: a).—El Registro de la Matrícula Mercante Nacional de los buques, anotando además sus modificaciones, transformaciones, eliminaciones y céses de banderas.

b).—El Registro de Yates con todos los datos concernientes a los mismos.

c).—El Registro de dominio de buques cuando éstos sean de propiedad fiscal o particular y de los derechos reales, gravámenes, embargos o interdicciones que recaigan sobre ellos.

d).—Además, intervendrá en los siguientes casos:

1o.—Certificados de dominio de buques.

2o.—Certificados de liberación de gravámenes y embargos.

3o.—Certificados de matrícula.

4o.—Todo certificado para cuyo otorgamiento fuese ordenado por ley o reglamentación.

Se encuentra dividido el presente registro en dos grandes secciones: 1o.—Sección matrícula y 2o.—Sección dominio.

En la sección primera se anotarán los buques cuyos propietarios reúnan los requisitos y acompañen los documentos que exige dicha legislación, quedando incluidos dentro de este apartado los yates, según corresponde con todas sus modificaciones y transformaciones.

En la sección segunda de "Dominio", deberán inscribirse obligatoriamente los siguientes actos:

1o.—Los títulos traslativos de dominio de los buques o de otros derechos reales constituidos sobre los mismos.

2o.—Los títulos en los que se constituyan, reconozcan, modifiquen o extingan derechos reales sobre esos bienes.

3o.—Los actos o contratos en cuya virtud se adjudiquen buques, derechos reales o partes indivisas de los mismos, aunque tenga obligación el adquirente o adjudicatario de transmitirlos a otros.

4o.—Las sentencias judiciales firmes por las que se reconozcan derechos reales sobre buques, inscritos en la matrícula.

5o.—Los contratos de arrendamientos de buques, préstamos a la gruesa y otros préstamos marítimos.

6o.—Los títulos, actos o contratos que versen sobre naufragios.

7o.—Los mandamientos judiciales o ejecutorias que dispongan el embargo o interdicción de buques o que inhiban a una persona de la libre disponibilidad de los mismos.

8o.—Las comunicaciones de contratos de prenda celebrados sobre motores de buques, efectuados por el Registro de créditos prendarios de la Nación.

9o.—Los actos o contratos celebrados por ante escribano público nacional competente y comunicados por esos funcionarios por lo que una persona se inhibe voluntariamente de la libre disponibilidad de un buque.

Se acredita la inscripción con el referido "Certificado de Matriculas", manifestándose exteriormente por el número y el puerto de matrícula, constando el primero en las aletas de ambos costados del buque y este último en la cara de popa, debajo del nombre; sólo existirá en todo el país un puerto de matrícula que es: Buenos Aires.

Mediante la inscripción se individualiza al buque, lo cual se logra asimismo mediante el nombre, arqueo, clase (clasificación Lloyd's). (15)

b).—*Formas y efectos de la inscripción.*—La inscripción o registro de títulos, actos o contratos, podrá ser solicitada: por el que trasmite el derecho, por el que lo adquiere, por el que tenga representación legal de cualquiera de ellos, por el que tenga interés en asegurar el derecho que se deba inscribir y por la autoridad judicial competente.

En toda inscripción se contendrá principalmente: la fecha de presentación del título con expresión de la hora; el nombre y número del título con expresión de la hora; el nombre y número de matrícula del buque; la naturaleza, valor, extensión y condiciones de cualquier especie de derecho que se inscriba; el nombre, apellido y domicilio de la persona a cuyo favor se haga la inscripción; nombre, apellido y domicilio de la persona de quien procedan inmediatamente los bienes o derechos que se deben inscribir; el nombre o jurisdicción del Juez o Tribunal que haya

pedido la ejecutoria u ordenado la inscripción; y la firma del jefe de sección.

Cuando en la inscripción de contratos haya mediado precio o entrega de dinero, se hará mención de la forma en que se hubiese hecho o convenido el pago. (16)

Cuando la inscripción fuese de traslación de dominio se expresará si ésta se ha verificado a título gratuito u oneroso y si ya se ha pagado el precio al contado o se ha fijado un plazo; en este último caso cuál fue la forma convenida y su término. Igualmente se expresará si la traslación de dominio se lleva a cabo por permuta o adjudicación en pago.

Respecto a las inscripciones hipotecarias se expresará, el importe y plazo de la obligación y el interés estipulado, sin el cual esta circunstancia no se considerará constituida.

Ya inscrito en el registro cualquier título traslativo de dominio, no podrá inscribirse ningún otro de fecha anterior por el cual se transmita o grave la propiedad del mismo. Todos los actos y contratos, sólo tendrán efectos contra terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro.

Cuando se trate de determinar la preferencia entre dos o más inscripciones de una misma fecha, relativas al mismo bien, se atenderá a la hora de la presentación en el registro de títulos respectivos. La fecha que se considerará como fecha de la inscripción será la del asiento de la presentación; dichas inscripciones determinan por el orden de su fecha la preferencia del título. (17)

Las inscripciones en el registro, servirán como título supletorio en los casos en que se hubiesen extraviados los protocolos o las escrituras matrices. (18)

c).—*Anotaciones preventivas.*—Dichas anotaciones se efectuarán cuando:

1o.—El que demandare en juicio la propiedad de los bienes o la constitución, modificación, extinción de cualquier derecho real sobre ellos.

2o.—El que en juicio ejecutivo obtuviere en su favor mandamiento de embargo que se haya hecho efectivo en buque del deudor.

3o.—Cuando en un juicio se obtuviese sentencia ejecutoria que afecte a derechos reales sobre buques.

4o.—El que en juicio ordinario obtuviese providencia de embargo preventivo o prohibida la enajenación de buques.

5o.—Cuando en cualquier caso tuviese derecho a exigir anotación preventiva de acuerdo con las leyes generales o en virtud de resolución judicial.

6o.—El que presente algún título cuya inscripción no pueda hacerse definitivamente por falta de algún requisito subsanable.

Sin embargo, para hacerse cualquier anotación preventiva mandamiento judicial u orden emanada de autoridad competente para ello de acuerdo con las leyes especiales. (19)

En todos los casos de anotación preventiva podrá exigir el interesado que el jefe de la sección le dé copia de dicha anotación, autorizada con su firma y en la cual constará si hay o no pendientes de registro algunos títulos relativos al mismo bien y cuáles son éstos.

Hasta que se convierta en definitiva una anotación preventiva, no se considerará que empieza a surtir efectos; dichas anotaciones se harán en el mismo libro en el que correspondería hacer la inscripción, si el derecho anotado se convirtiese en derecho inscrito. (20)

).—*Extinción de las inscripciones.*—Las inscripciones no se extinguen en cuanto a terceros sino por su cancelación o por la inscripción de la transferencia del dominio del derecho real inscrito a otra persona.

La cancelación de las inscripciones o anotaciones preventivas podrá ser: total o parcial. Será total: cuando se extinga por completo el bien objeto de la inscripción; cuando se extinga por completo el derecho inscrito; cuando se declare la nulidad del título en cuya virtud se hizo la inscripción o cuando se declare la nulidad de la inscripción por falta de alguno de sus requisitos esenciales. La cancelación parcial se pedirá cuando se reduzca el derecho inscrito o el bien objeto de la inscripción o anotación preventiva.

Por otra parte las inscripciones o anotaciones preventivas no se cancelarán sino mediante escritura pública, en la cual manifiesten su consentimiento la persona a cuyo favor se haya otorgado la primera, sus sucesores o representantes legítimos o en virtud de sentencia firme.

Toda cancelación contendrá los siguientes datos:

- 1o.—La clase de documentos en cuya virtud se haga la cancelación.
- 2o.—La fecha del documento y la de su presentación en el registro.
- 3o.—El nombre de jurisdicción del juez o tribunal que lo hubiere expedido o del escribano ante quien se otorgó.
- 4o.—La forma en que la cancelación se haya hecho.

Sin embargo, dicha cancelación será considerada nula: cuando no se indique nombre y número de matrícula del buque; cuando no se dé a conocer claramente la inscripción o anotación cancelada; cuando no se exprese en el documento en el que se haga la cancelación, su fecha, nombre y sus domicilios de los otorgantes y del escribano o juez en su caso; cuando no se exprese el nombre de la persona a cu-

ya instancia o con cuyo consentimiento se verifique la cancelación; cuando se trate de una cancelación parcial y no se dé claramente a conocer la parte del buque que haya desaparecido o la parte del Decreto que se extinga o la que subsista; cuando no contenga la fecha de presentación del registro, del instrumento en que se haya convertido o mandado la cancelación; cuando se declare falso, nulo o ineficaz el título en cuya virtud se hubiese hecho y cuando se haya verificado por error o fraude. (22)

e).—*Publicidad del registro.*—El registro será público para todo aquel que tenga interés justificado en averiguar el estado de inscripción de un buque o el estado de dominio del mismo y sus derechos reales inscritos. (23)

Se podrán expedir certificados: de los asientos de todas clases que existan en el registro relativo a buques que los interesados señalen; de cualquier asiento determinado que sólo a ellos interesen.

Sólo podrá acreditarse la libre disponibilidad de los buques o de los gravámenes y embargos que se le reconozcan en perjuicio de terceros, mediante presentación de los certificados que se han mencionado. (24)

Estos certificados sólo se expedirán por mandamiento judicial, a petición de un escribano nacional competente para los contratos que ante él se otorgan; del escribano general del gobierno del propietario del bien o de tercero interesado siempre que le asista un interés legítimo y justificado, por lo que deberá indicar concretamente en su solicitud el objeto por el cual requiere el certificado y la autoridad o persona ante quien será presentado, todo esto por escrito, y acompañado por copia autenticada de la actuación.

Cuando los buques tengan más de seis toneladas de arqueo, la transmisión del dominio debe hacerse por documento escrito público o privado, perfeccionándose así entre las partes, pero no podrá ser justificada ante terceros, sino mediante la inscripción en el Registro General de la Propiedad Naval a que nos estamos refiriendo.

Cuando la transferencia de un buque de bandera nacional se realice en el exterior, debe otorgarse escritura ante el Consulado Argentino correspondiente y anotarse en el registro del consulado, luego un testimonio auténtico del acto debe a su vez inscribirse en el mencionado registro para sus efectos a terceros. (25)

Podemos decir que en dicho registro, la inscripción es meramente declarativa de derechos, ya que la transmisión de la propiedad se opera con la simple firma en el país o en el extranjero de un documento aún privado y no depende de la formalidad de la transcripción que sólo

importa en cuanto a terceros; en cambio la anotación o inscripción de la hipoteca naval, si es constitutiva de derechos.

En cambio en el Registro Marítimo Español, la inscripción si es obligatoria como lo establece el Código de Comercio y Reglamento al Registro de Comercio en su título relativo al Registro Naval.

Podemos añadir que aunque son distintos los dos registros (español y argentino), ya que mientras en el primero existen separados el Registro Mercantil, del Registro de los buques y en el segundo ambos registros se encuentran unidos, les podemos encontrar como caracteres esenciales: la publicidad, en cuanto que cualquier persona con sólo solicitarlo podrá enterarse de las inscripciones que en él consten; el de tracto sucesivo por cuanto no se puede transmitir un derecho real sin ser titular del mismo.

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO TERCERO.

- (1).—“Enciclopedia General del Mar” por José Ma. Martínez, Hidalgo y Terán. Ediciones Garriga, S. A. Madrid, Barcelona. Vol. V. 1958. Artículo “Registro de Naves”. p. 488.
- (2).—Idem.
- (3).—Idem.
- (4).—“Corso di Diritto della Navigazioni” por Antonio Scialoja. Sociedad Editora del Foro Italiano. Roma, 1943. Tomo I. p. 145.
- (5).—“Enciclopedia General del Mar”, op cit. p. 489.
- (6).—Idem, p. 490.
- (7).—“Boletín Judicial Español”. Decreto de 20 de junio de 1968. No. 1494/68 (Ma. Comercio). Buques, abanderamiento, matrícula y registro. Boletín No. 1235. arts. 1o., 2o, 8o, y 9o.
- (8).—Idem, arts. 28, 59, 66 y 67.
- (9).—“Enciclopedia General del Mar” Vol. III. Artículo “Inscripción”. p. 883.
- (10).—“Enciclopedia General del Mar”, op cit. p. 883.
- (11).—Legislación Española. Leyes Mercantiles por Gregorio Peces, Barba del Río e Inocente Barrios Navarro. Editorial “Lex”. 2a. edición. Madrid, 1955. ps. 58 a 71.
- (12).—“Enciclopedia General del Mar”, op cit. p. 490.
- (13).—Idem.
- (14).—“Tratado de Derecho Marítimo Español” por Francisco Gamechogoi-cochea y Alegría. Tomo I. p. 121.
- (15).—“Manual de Derecho de la Navegación” por Rodolfo A. González Lebrero. Editorial de Palma. Buenos Aires. 1964. p. 79.
- (16).—“Derecho de la Navegación” por José Domingo Ray. Editorial Abeledo Perrot. Buenos Aires, 1964. Apéndice al mismo libro. (Registro Naval Argentino). arts. 9, 10, y 13.
- (17).—Idem, arts. 14, 15, 20 y 21.
- (18).—Idem, art. 23.
- (19).—Ibidem, arts. 25 y 26.
- (20).—Registro Naval Argentino, op cit. arts. 28 y 31.
- (21).—Idem, arts. 33, 34, 38 y 39.
- (22).—Ibidem, art. 43.
- (23).—Ibidem, art. 50.
- (24).—Op cit, arts. 51 y 52.
- (25).—González Lebrero, ob cit. p. 80

INDICE DEL CAPITULO CUARTO

"EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO EN MEXICO"

1.—*Introducción.*

2.—*Nacionalidad de las embarcaciones.*

- a).—Requisitos establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- b).—Capacidad para adquirir buques señalados en el Reglamento de Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales.
- c).—Condiciones que deben llenar las sociedades y los extranjeros.
- d).—La Suprema Patente de Navegación.

3.—*Signos exteriores de la matrícula.*

- a).—Características que señala el Reglamento de Abanderamiento y matrícula.
- b).—Cambio de nombre.

4.—*Clasificación de los buques.*

5.—*Clasificación de los yates.*

6.—*Matriculación y registro.*

- a).—Definición de matrícula.
- b).—Clases de matrícula.
- c).—Requisitos que debe llenar la matrícula.
- d).—Definición y requisitos que debe tener un "yate".
- e).—Procedimiento a seguir en el Registro.

7.—*Pérdida de la nacionalidad de los buques.*

- a).—Requisitos señalados en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- b).—La dimisión de bandera.

8.—Reglamentación mercantil del Registro de buques.

- a).—Código de Comercio.
- b).—Reglamento del Registro de Comercio.
- c).—Inscripción práctica en los libros.

9.—Inscripción de los actos jurídicos relacionados con el buque.

- a).—Propiedad.
- b).—Usufructo, arrendamiento y préstamos.
- c).—Prenda.
- d).—Hipoteca.
- e).—Embargo.

10.—Efectos del Registro.

CAPITULO CUARTO

"EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO EN MEXICO"

1.—**INTRODUCCION.**—En este capítulo se abordará el tema del Registro Público Marítimo en México después de haber examinado ya los de otros países.

Si hemos aceptado que el buque es un bien mueble, aunque con un carácter "sui generis", pero, a pesar de ello, consiente de que el Registro tradicionalmente sólo es aplicable a los inmuebles, advertimos la necesidad de conocer y salvaguardar diversos actos relacionados con él. (1)

Por otro lado, si todo buque tiene, como debe tener siempre, una nacionalidad, ésta no se haría efectiva, no llenaría sus fines, si no se contara con el registro, porque el Registro constituye la garantía de la nacionalidad, su respaldo legal, la comprobación de que el propietario de esa nave, no ha obrado por propia voluntad señalándose al arbitrio una nacionalidad, sino que se encuentra respaldado por el Registro que es el que lleva un minucioso recuento del patrimonio marítimo de cada persona física o moral y del Estado, que es, en último extremo bajo quien se encuentran protegidos los buques, independientemente del uso y la categoría que tengan.

Por consecuencia si para ciertos casos la nave se iguala, se identifica, se compara con el régimen de los bienes inmuebles, uno de estos casos es el del Registro, no sólo de la propia nave, sino también de los actos jurídicos que le son innegablemente afines por sus relaciones jurídicas y naturaleza, así vemos que el registro prueba la propiedad de la misma y cualquier acto jurídico que modifique esa propiedad.

Podemos considerar que la inscripción es una garantía de dos cosas: 1o.—de la nacionalidad y 2o.—como medida de protección para los terceros.

Como se examinó en el capítulo anterior, el registro constituye principalmente lo que podríamos denominar como su aspecto más sobresa-

liente el de la "publicidad marítima", encuadrando dentro de ésta las dos materias ya vistas y que en nuestro país encontramos separadas, teniendo por un lado lo que hemos denominado Registro Naval, en el que se reglamenta todo lo relativo con la matrícula y abanderamiento de los buques o sea el aspecto administrativo de éstos y por otro, el aspecto mercantil o sea el Registro Público Marítimo propiamente dicho, regulado en el Código de Comercio vigente en el registro que se lleva para dichos actos, siendo en éste en el que se inscribirán todos los actos jurídicos relacionados con los buques (adquisición, enajenación, traspaso); derechos reales sobre la nave (propiedad, usufructo); gravámenes que pesen sobre el buque (hipoteca, prenda, embargo); así como los contratos de seguro, fletamento y todo tipo de concesiones establecidas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por lo tanto es natural que si un Estado conviene en inscribir en su registro a una nave, es porque se ha percatado de que ella ha pasado las pruebas técnicas satisfactoriamente y que el uso de la misma no se lleva a cabo con los requisitos y restricciones del caso, como son que demás; para probarlo en casi la totalidad de los países, la inscripción lleva a cabo con los requisitos y restricciones del caso, como son que la nave de que se trate pertenezca a ciudadanos de la nación matriculante, en el caso de que sean propietarios particulares; en el caso de sociedades, éstos deben ser en su mayoría nacionales, lo mismo que el capital.

2.—NACIONALIDAD DE LAS EMBARCACIONES.—Así encontramos tanto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de fecha 10 de enero de 1963; en la Ley de Vías Generales de Comunicación de 19 de febrero de 1940 y en el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales de 2 de agosto de 1946, disposiciones relativas a cuáles deberán ser consideradas como embarcaciones mexicanas.

a).—*Requisitos establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*—Dice el artículo 90 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: "Se consideran buques mexicanos: I.—Los matriculados y abanderados en el país, con sujeción a la presente ley;

II.—Los abandonados en aguas de jurisdicción nacional;

III.—Los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas;

IV.—Los capturados a enemigos, considerados como buena presa;

V.—Los que sean propiedad del Estado.

Los mismos requisitos se señalan en las otras dos leyes mencionadas anteriormente.

b).—**Capacidad para adquirir buques señalados en el Reglamento para Abanderamiento y Matricula de buques mercantes nacionales.**—No podrá pues toda persona adquirir un buque si no tiene la capacidad suficiente para ello y ésta sólo la tendrán:

a).—Los mexicanos por nacimiento o naturalización, sea cual fuera su sexo, debiendo comprobar su nacionalidad mediante copia del acta de nacimiento del Registro Civil o Carta de Naturalización.

b).—Si se trata de propietario mexicano menor de edad, no se dará curso a la solicitud de matrícula si no se justifica, por medio de las constancias del Registro Civil, que la persona que lo representa, ejerce la patria potestad, y a falta de personas que la ejerzan, el representante debe justificar su personalidad mediante copia certificada de resolución judicial.

c).—Si se trata de propietario mujer, ésta deberá justificar, si es casada, que su matrimonio fue celebrado bajo el régimen de separación de bienes. Si siendo casada la propietaria, el matrimonio tuviere lugar bajo el régimen de sociedad, deberá justificar la nacionalidad mexicana del marido, representante en este caso de la sociedad conyugal, pues en caso de ser extranjero, deberán llenarse los requisitos establecidos por el artículo 277 de la Ley de Vías Generales de Comunicación. Si se trata de propietaria mujer, casada bajo el régimen de sociedad y el marido es extranjero deberá considerarse que la sociedad la formula un extranjero". (2)

En el mencionado artículo 277 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se establece que "Los extranjeros que desarrollan actividades de carácter industrial en la República podrán adquirir embarcaciones para sus propios servicios, pero deberán abanderarlas como mexicanas y otorgarán fianza en escritura pública, equivalente al 25% del valor de la embarcación, para garantizar el uso de la bandera nacional. El avalúo respectivo se hará por peritos designados por la Secretaría de Comunicaciones a costa del interesado".

Continuando con los requisitos que se deben tener para adquirir un buque están: d).—las testamentarias o intestadas hasta la repartición de bienes, si los herederos fueren mexicanos y representaren la mayoría del capital hereditario, y hasta la declaración de herederos, en el caso de que los que representen la mayoría del caudal hereditario fueren extranjeros.

e).—Las compañías o sociedades que estén constituidas conforme a las leyes del país". (3)

c).—Condiciones que deben llenar las sociedades y los extranjeros.— Lo anterior puede ser complementado con lo que nos dice el artículo 92 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: "Para que una sociedad pueda poseer buques matriculados y abanderados como mexicanos, debe constituirse conforme a las leyes mexicanas, tener su domicilio en el país y estar constituida con socios mexicanos que posean la mayoría del capital de la empresa; los miembros de su Consejo de Administración y su gerente, deben ser, asimismo mexicanos".

O sea que esto es en el caso de que los particulares constituyan una sociedad mercantil, los socios deberán ser en su mayoría nacionales y el capital por igual deberá ser en su mayoría nacional y con determinadas condiciones respecto a la composición del consejo de administración y gerente. Este requisito del porcentaje es necesario en ambos casos para asegurar la nacionalidad de la sociedad de que se trate con fines de domicilio social y determinadas obligaciones y dependencias hacia el Estado.

También se establece que "Los individuos extranjeros o sociedades de igual nacionalidad que tengan en la república establecido su domicilio, sucursales o agencias únicamente podrán poseer buques que estén destinados al tráfico fluvial o comercial, pero en ningún caso los destinados a los servicios de altura, cabotaje o pesca, que naveguen en alta mar".

(4)

Lo anterior es como una medida de protección para sus nacionales porque si un buque pertenece a otro Estado, el propietario en caso de guerra, favorecería los intereses de su país y no los del país que le hubiere otorgado la nacionalidad a su buque y así ampararía al comercio enemigo. (5)

Por lo que se refiere a los buques adquiridos en el extranjero, éstos deberán ser abanderados provisionalmente ante la autoridad consular mexicana del puerto de salida, la cual expedirá un pasavante de navegación directo que le servirá hasta llegar al puerto nacional que hubiere elegido el propietario para que se matricule en definitiva, pero desde ese momento dicha embarcación sólo podrá ser tripulada por mexicanos por nacimiento, lo que encontramos establecido en el artículo 94 de la Ley de Navegación, en el artículo 278 de la Ley de Vías Generales de Comunicación y 9o. del Reglamento de Matrícula y Abanderamiento.

Para poder usar nuestra pabellón, deberá llenar ciertos requisitos y justificar que ha cesado de usar la bandera extranjera que enarbolaba; dicho cese o dimisión de bandera lo acreditará con un certificado que le expedirán las autoridades del país al que perteneció el buque.

d).—*La Suprema Patente de Navegación.*—La nacionalidad de los buques sólo se comprobará "con los documentos expedidos por la autoridad competente o sean la Suprema Patente de Navegación, el Certificado de Matrícula o placa según sea el caso" (artículo 60. del citado reglamento).

La Suprema Patente de Navegación, la cual es otorgada por la Secretaría de Marina por conducto de la Capitanía del Puerto de su matrícula es: (como ya se dijo en un capítulo anterior), "el documento por medio del cual, se reconoce la nacionalidad del buque mismo; debe pues contener el nombre del buque y el de sus propietarios, o propietario si es de uno, sus características, su desplazamiento, el número de su matrícula y será valedera por toda la duración del buque, mientras no cambie de nombre, de características principales y de desplazamiento; sirve además de pasaporte ya que habilita al buque para navegar", dice Ascoli.

Y continúa el mismo autor "por medio de la Suprema Patente de Navegación se comprueba el derecho del buque para enarbolar el pabellón y asegura al buque y a su cargamento los beneficios y protecciones que se derivan de leyes o tratados internacionales; es la base para la percepción de los derechos marítimos y por medio de ella, se regulan los efectos de ventas, hipotecas, embargos y privilegios sobre el buque y de los derechos u obligaciones que contrae el capitán; es en sustancia el acta del Estado Civil del buque, que contiene los datos referentes a su cargamento, vida y propiedad y a todos los vínculos reales a que está sometido". (6)

En México, dicha Patente de Navegación sólo será válida por el periodo presidencia en que se expida; cuando se haga cambio de puerto de matrícula, de nombre del buque, tonelaje, características, se expedirá una nueva y la anterior se remitirá a la Secretaría de Marina; en los casos de pérdida, se solicitará su reposición a la misma Secretaría, para que ésta se encargue de la misma.

Es además obligación que todo buque conserve a bordo dichos documentos dentro de un marco protegido por cristal en ambos lados y faltando alguno de estos (documentos), puede el Capitán de puerto detener el buque hasta que no los lleva a bordo. (7)

Para completar lo anterior sólo resta por decir que los "Pasavantes" son aquellos comprobantes de nacionalidad provisionales, que se otorgan en el extranjero, por un Cónsul mexicano para hacer el viaje hasta el país donde será matriculado en forma definitiva el buque o en aquellos casos en que se encuentra en trámite la Suprema Patente de Navegación.

3.—SIGNOS EXTERIORES DE LA MATRICULA.—Ahora bien, una vez que al buque se le ha concedido la nacionalidad del país de que se trata, porque ha cumplido todos los requisitos exigidos para estos casos; esa nacionalidad se exterioriza o se hace ostensible en la forma en la que se ha aceptado por la ley o sea pintándole en determinadas partes de la nave (amuras o aletas), los signos o figuras que le correspondan, en cuanto al tamaño, tipos de letras, lugar en que deben colocarse, según el caso y está penado cotravenir las disposiciones relativas, como se podrá comprender por razones de facilidad para la identificación en casos de violación al territorio nacional (aguas territoriales), de accidente, de piratería y de contrabando.

a).—*Características que señala el Reglamento de Matricula y abanderamiento.*—En la tercera parte del artículo 7o. del Reglamento dicho, nos da esas características: "...al abanderarse un barco deberá pintarse su nombre en las amuras y a popa, donde también será marcado el nombre del puerto de matricula, todo ello sobre fondo oscuro o viceversa; debiendo ser claramente visible. Las letras más pequeñas serán de diez centímetros o más de altura y se conservarán siempre perfectamente legibles, ordenando asimismo que se grave la escala que indique el calado en cada lado del tajamar y del codaste, en números romanos por una banda y arábigos por la otra de 152 min. de altura (6''), separados de otros con una distancia igual, y pintados de blanco sobre fondo oscuro, de manera que los extremos inferiores de los citados números coincidan con la línea de agua correspondiente".

b).—*Cambio de nombre.*—Por lo que se refiere al cambio de nombre, Ascoli señala: "El cambio de nombre así como cualquier modificación hecha al buque, hace perder la garantía de identidad y podría dar lugar a fraudes. La ley concede al propietario máxima libertad para cambiar el nombre y las características del buque, pero por las mismas razones que protege al buque la administración pública, quiere estar informada de todos los cambios para garantizar de este modo la identidad del buque, esta garantía se da por medio de la anotación en los registros y en la Suprema Patente de Navegación, con el retiro de esta y la entrega de una nueva, para que quede claro que esos documentos se dieron para un buque y no para ningún otro, es por eso la prohibición de poner a dos buques el mismo nombre y permitir el cambio de nombre sin la correspondiente autorización". (8)

En nuestro país dicho cambio de nombre sólo puede ser concedido por la Secretaría de Marina previa solicitud del propietario, haciéndose dicho cambio cuando lo consideren conveniente en la misma Secretaría. (9)

4.—CLASIFICACION DE LOS BUQUES.—Dada la intensa expansión comercial y los progresos de la construcción naval, se ha procurado adaptar el diseño y características de los buques a las necesidades específicas de cada uno de dichos transportes y por medio de esa caracterización, el buque ha adquirido una especialidad.

La clasificación de los buques puede hacerse desde diversos puntos de vista:

En primer lugar y en relación a su propietario, podemos dividirlos en: a).—Buques públicos que son los que pertenecen al Estado y b).—Buques privados los que pertenecen a los particulares. El criterio para esta clasificación es el servicio que desempeñan, debiendo estar el buque de carácter público no sólo destinado a un servicio de esta clase, sino a disposición del Estado para este fin; en caso de que el servicio del buque sea mixto o sea que realice al mismo tiempo servicios públicos y particulares, se atenderá al primero de ellos para determinar su carácter.

Como segunda clasificación la podemos hacer en cuanto al tráfico que realizan: a).—se agrupan en buques de línea regular que son aquellos que tienen un itinerario fijo y b).—los llamados buques "tramps" que son los que no se encuentran sujetos a ninguna ruta y así fletan mercancías o transportan pasajeros donde más les conviene.

Tercera clasificación es atendiendo a los medios de propulsión se dividen en: a).—embarcaciones de propulsión mecánica; b).—embarcaciones de vela; c).—embarcaciones de remos y d).—embarcaciones sin sistema de propulsión.

Cuarta clasificación por la clase de navegación que realizan se clasifican en: I.—Navegación de altura; II.—Navegación costera o de cabotaje; III.—Navegación interior; IV.—Embarcaciones fijas y cuerpos flotantes en el interior del puerto.

Como quinta clasificación por el tráfico al que se dedican pueden ser: 1.—Tráfico de altura; 2.—Tráfico de cabotaje; 3.—Tráfico interior y 4.—Tráfico de pesca.

Sexta clasificación por el transporte que efectúan se dividen en: a).—Buques destinados al transporte de carga y éstos a su vez se subdividen en a').—buques cisternas que son los especialmente dispuestos para el transporte de cargamento líquido; b').—buques petroleros; c').—buques graneleros (trigo, azúcar, minerales); d').—buques fruteros, frigoríficos o que transporten mercancías de cualquier clase y los transbordadores; b).—buques que realizan un transporte mixto llevando carga y pasaje y c).—buques sólo de pasajeros que ya disponen de alojamientos debidamente acondicionados.

Como séptima clasificación también podemos enumerar todas aquellas embarcaciones destinadas en algún modo a los servicios interiores de los puertos como son: a).—remolcadores; b).—dragas; c).—embarcaciones para salvamento en las costas; d).—cableeros; e).—rompehielos; f).—estaciones meteorológicas y g).—faros flotantes.

Octava clasificación por el lugar donde cumplen su navegación se dividen en: a).—buques marítimos; b).—buques fluviales y c).—buques lacustres.

En novena clasificación a los buques públicos los podemos dividir en: 1o.—buques afectos a un servicio público, (Policía de puertos o costera, dragas). 2o.—buques del Estado explotados comercialmente o dedicados al comercio marítimo igual que los particulares y 3o.—buques de guerra sólo que en cuanto a éstos no hay un criterio definido, cada legislación lo toma en diverso sentido; su característica destacada de ellos es la de su territorialidad, considerándolos como una porción del territorio del Estado cuyo pabellón enarbolan.

Décima clasificación según los materiales empleados en su construcción: a).—buques de madera; b).—buques mixtos y c).—buques de hierro o acero (aunque en la actualidad sólo se construyen de madera algunos pequeños yates, veleros y embarcaciones menores, pues la gran mayoría son de acero). (10)

5.—CLASIFICACION DE LOS YATES.—A efectos del Registro, a los yates se les clasifica en tres categorías:

Clasificación "A".—A la cual pertenecen los yates de vela o propulsión mecánica que por su tonelaje y condiciones de seguridad pueda hacer navegación de altura o cabotaje.

Clasificación "B".—En la que se incluyen los yates de vela o propulsión mecánica que por su tonelaje y condiciones generales y a juicio del Inspector o Capitán de puerto que pase la visita, están destinados a navegación interior y dentro de la jurisdicción de los puertos.

Clasificación "C".—Que comprenderá todas las embarcaciones menores, portátiles, con motor fijo o portátil, de vela o remo, entendiéndose como embarcación portátil, toda la que pueda ser transportada de un lugar a otro fácilmente por tierra.

A estos últimos son a los que se matriculan en la Secretaría de Marina ya sea directamente o por conducto de alguna capitania de puerto. Por lo tanto los Capitanes de puerto y en la Secretaría de Marina, llevarán un libro especial para el "Registro de Yates" en el cual se anotarán los datos y características de los mismos. (11)

Así pues la clasificación tanto de los buques como de los yates, tiene importancia en materia marítima, no sólo en cuanto concierne a las relaciones del buque con las autoridades marítimas administrativas de cada país por ejemplo: en cuanto a derechos de aduana, multas, prerrogativas, sino también en lo que se refiere a la contratación privada que puede recaer sobre el buque (fletamento, arrendamiento, hipoteca).

6).—MATRICULACION Y REGISTRO.—a).—Definición de matrícula.—Debemos entender por matrícula de un buque como nos lo establece el artículo 13 del Reglamento de Matrícula y Abanderamiento: "el hecho de que una embarcación quede registrada en el puerto de su matrícula y en la Secretaría de Marina con toda formalidad, pagando sus derechos tanto de matrícula como de arqueo, de acuerdo con su tonelaje y extendiéndole la documentación necesaria para que pueda navegar libremente, ya sea en tráfico de altura, cabotaje o interior".

Al matricularse el buque y quedar registrado formalmente ante la autoridad competente, después de pagar sus derechos de matrícula, arqueo y tonelaje, se le extenderá su documentación por la cual podrá efectuar sin prohibición alguna, tráfico de altura, cabotaje o interior.

b).—Clases de matrícula.—La matrícula podrá ser en nuestro país: provisional o definitiva. Será provisional aquella que extienda el Cónsul del país del puerto de salida del buque, cuando se hubiese construido en el extranjero al cual se denomina "Pasavante de Navegación" y será sólo válido por una vez mientras llega al puerto del cual ha escogido su propietario como definitivo para su matriculación.

La definitiva es la que se adquiere después de llenar todos los requisitos enumerados en el artículo 12 del Reglamento citado.

c).—Requisitos que debe llenar la matrícula.—Dichos documentos serán: a).—Declaración firmada por el propietario.

b).—Testimonio de la escritura pública o póliza ante corredor que acredite la propiedad del buque.

c).—Acta de Registro Civil de nacimiento del propietario, para acreditarlo como mexicano por nacimiento y de ser naturalizado, copia legalizada de la carta respectiva. Cuando se trate de compañías o sociedades constituidas conforme a las leyes del país, la copia de las bases constitutivas de la sociedad, aprobada previamente por la Secretaría de Marina.

d).—Acta de protesta de sumisión a las leyes de la nación.

e).—Comprobante que lo acredite como socio de la Cámara de Comercio.

f).—Deberá otorgarse fianza para garantizar el buen uso de la Suprema Patente de Navegación cuando se trate de un buque que sea propiedad de una compañía o sociedad constituida con arreglo a las leyes del país, pero cuyo Presidente, Gerente o mayoría de miembros del Consejo de Administración o representante principal, no sean mexicanos por nacimiento o naturalización.

También se menciona la matrícula de las embarcaciones menores o sea sin motor hasta de cinco toneladas, de las cuales se hará su registro de oficio por las autoridades marítimas; las que realizan navegación interior, presentarán una solicitud comprobando sólo la propiedad del buque, firmada dicha solicitud por su propietario o representante; añádase que tratándose de embarcaciones portátiles se registrarán ante cualquier autoridad marítima o en la Secretaría de Marina. (12)

Por lo que, aunque se disponga que todos los buques se matriculen en la Capitanía de puerto, cuando son embarcaciones menores, pueden elegir entre dicha Capitanía de puerto o la Secretaría de Marina directamente.

d).—Definición y requisitos que debe tener un yate. Los yates los encontramos regulados en un ordenamiento especial denominado "Reglamento de Yates" de fecha 13 de septiembre de 1940, el cual en su artículo 1o. nos dice: "Se entiende por "yate", toda embarcación que exclusivamente está dedicada al placer".

Para que a una embarcación se le clasifique como yate se necesita:

a).—abstenerse de mezclarse en operaciones mercantiles; b).—de llevar carga comercial; c).—de conducir pasajeros de paga; d).—dedicarse a pesca comercial o al deporte de ellas usando redes; e).—de tomar participación en actividades contrarias a los intereses de la República o a sus leyes. (13)

e).—Procedimiento a seguir en el Registro Naval. Para toda embarcación, ya sea mercante o de recreo (yate), una vez iniciado el Registro, la autoridad marítima procederá al arqueo, o sea que el Capitán de puerto cuando reciba la solicitud de registro o matrícula, ordenará al Piloto Mayor que efectúe el arqueo de la embarcación; cuando por circunstancias especiales no lo pudiera hacer lo hará un técnico asesor; ya practicada éstas se harán las inspecciones de cubierta y máquinas por los técnicos especializados.

Después de lo anterior el Capitán de puerto se trasladará al buque, cuando sea mayor de 30 toneladas y en presencia de sus propietarios o representantes y de la tripulación, hará al declaración de que el barco es mexicano en los siguientes términos: "A nombre de la Nación y por

suprema disposición del C. Presidente de la República, declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorguen las leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República".

Terminada dicha ceremonia se izará la bandera nacional, levantando acta de la presente y enviando el original a la Secretaría de Marina, guardando copia para la Capitanía del puerto de que se trate. (14)

La ceremonia anteriormente citada es a la cual se le ha denominado "abanderamiento de un buque" o sea el acto por medio del cual el Estado permite la utilización de la bandera nacional a un buque; reviste gran importancia en la actualidad ya que como se dijo anteriormente es considerada la bandera como signo distintivo de la nacionalidad junto con los papeles de a bordo, es pues indispensable dicha ceremonia porque de no llevar bandera un buque, se le consideraría como pirata, sujeto a todas las consecuencias de tal actividad ilícita, sin protección alguna.

Respecto a los libros que se llevarán sobre matrícula y abanderamiento, éstos serán llevados por los Capitanes de puerto y en ellos anotarán todos los datos a los que se hace mención anteriormente en la solicitud de registro; además del nombre y domicilio del propietario o propietarios, el valor de la embarcación, indicando la parte que cubrirá cada uno.

Corresponde a dichos Capitanes de puerto formar los expedientes de matrícula y registro de todos los buques, junto con sus originales de los documentos mencionados a lo cual agregarán: el acta de abanderamiento, el pliego de las operaciones de arqueo, el duplicado de los certificados de cubierta y de máquinas, duplicado del certificado de matrícula expedido al buque y sus características del mismo, ya sea que se trate de buques de motor, de vapor o de vela, a esto se agregarán dos fotografías del buque.

Todo el expediente será enviado a la Secretaría de Marina del cual se sacarán copias, las que también certificará el Capitán de puerto, para formar copia del expediente general que quedará en el archivo de la Capitanía de puerto respectiva. (15)

7.—PERDIDA DE LA NACIONALIDAD DE LOS BUQUES.—

a).—*Requisitos señalados en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*—Se pierde la nacionalidad de un buque cuando concurren las siguientes causas que señala la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

I.—Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros.

II.—Por su captura hecha por el enemigo en caso de guerra, si el buque fuese declarado buena presa.

III.—Por su pérdida total o por ignorarse su paradero por más de dos años consecutivos en el puerto de matrícula.

IV.—Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana.

V.—Por naufragio, incendio, o cualquier otro accidente que lo imposibiliten para navegar por más de dos años.

VI.—Por dimisión de bandera, lo cual sólo podrá realizarse con autorización del Ejecutivo. (16).

b).—*El cese de bandera o la llamada dimisión de bandera.*—No es otra cosa que la renuncia a seguir enarbolando un determinado pabellón, pero para retirar dicha bandera es necesario, tener la autorización del Estado (en nuestro caso del Ejecutivo por medio de la Secretaría de Marina), pero teniendo antes que: dejar garantizado el interés del fisco, pago de salarios y prestaciones a la tripulación, gastos de repatriación hasta el puerto donde fue contratada y libre de cualquier responsabilidad.

Dicha dimisión de bandera es aceptada en estos casos:

a).—Cuando no afecte al interés público.

b).—Cuando no se haya enajenado la embarcación a extranjeros con aprobación de la Secretaría de Marina.

c).—Por abandono de una embarcación en favor de un segundo extranjero.

d).—Porque la embarcación se encuentre en malas condiciones de navegabilidad y no fuere costeable su reparación. (17)

Todo esto por lo que respecta al Registro Naval, pero ya sea que exista un registro marítimo autónomo o que haya registros separados, es decir uno con anotaciones de registro de nacionalidad y otro con anotaciones de inscripciones de los actos jurídicos que le son inherentes a las naves, de todas maneras dicho registro opera, funciona y ayuda grandemente al mejor desenvolvimiento de las actividades marítimas de todo el mundo. Ejemplo de registros separados como ya se mencionó, lo tenemos en España, en donde el registro de buques, está a cargo de la Comandancia de Marina y la inscripción de los actos y contratos referentes a los mismos es llevada por el Registro Mercantil.

8).—*REGLAMENTACION MERCANTIL DEL REGISTRO DE BUQUES.*

a).—*Código de Comercio.*—La complementación del Registro de buques la encontraron en México regulada en el Código de Comercio

cuando establece en su capítulo II, "Del Registro de Comercio", artículo 19: "La inscripción o matrícula en el Registro Mercantil será potestativo para los individuos que se dediquen al comercio, y obligatoria para todas las sociedades mercantiles y PARA LOS BUQUES..."

Por consecuencia es obligatoria la inscripción de los buques en dicho Registro de Comercio, teniendo que anotar en cada hoja de inscripción: "Los buques, con expresión de su nombre, clase de aparejo, sistema o fuerza de las máquinas si fuesen de vapor, expresando si son caballos nominales o indicados; punto de construcción del casco y máquinas; año de la misma; material del casco, indicando si es de madera, acero o mixto; dimensiones principalmente de eslora, manga y puntal; tonelaje total y neto; y, por último, los nombres y domicilios de los dueños y partícipes de su propiedad".

Además: "Los cambios de la propiedad de los buques, en su denominación o en cualesquiera de las demás condiciones enumeradas en el párrafo anterior".

Y, "La imposición, modificación y cancelación de los gravámenes de cualquier género que pesen sobre los buques". (18)

b).—*Reglamento del Registro de Comercio.*—En dicho Reglamento en su artículo 1o. dice: "El Registro de Comercio se llevará en las oficinas encargadas del Registro Público de la Propiedad; a falta de éstas, en los oficios de Hipotecas y en defecto de unas y otras, por los Jueces de Primera Instancia del orden común".

O sea que no existiendo en forma independiente el Registro de Comercio, lo encontramos situado en el mismo lugar donde está establecido el Registro Público de la Propiedad, en dicho registro se presentará el testimonio de la escritura o el documento que se fuese a registrar.

Para tal efecto en el citado reglamento se menciona que se llevarán los siguientes libros: "Libro No. 1.—En el que se asentarán las matrículas. Libro No. 2.—Primer auxiliar, en el que se registrarán todos los títulos de propiedad. Libro No. 3.—Segundo Auxiliar, en el que se registrarán las escrituras de sociedad y los poderes. Libro No. 4.—Tercer auxiliar, en el que se tomarán razón de los demás actos y contratos que deban registrarse. Libro No. 5.—Cuarto auxiliar, en el que se registrarán las sentencias y providencias auxiliares". (19)

c).—*Inscripción práctica en los libros.*—Para la materia de la cual estamos tratando, en el Libro 1o. denominado de "Matrícula" se inscribirán: que tal barco, buque, embarcación o nave (su nombre), se registra con las características que constan detalladas en la partida de re-

gistro citada al margen y como propietario (su nombre); a continuación el Notario que otorgó la escritura de propiedad, el número de la misma, fecha, ciudad, derechos devengados; además, en el margen se inscribirá: el número que le corresponda del libro de matrícula, la persona que inscribió dicho título y después en caso de que hubiese un crédito, los datos relativos al mismo, los cuales nos remitirán al libro correspondiente que es el 4o. lo mismo en el caso de un embargo.

En el libro 2o. se inscribirán las compra-ventas, la fecha en que se efectuaron el número de la escritura, quién y dónde se otorgó y los datos del buque con su nombre, características de eslora, manga y puntal, tonelaje, capacidad de combustible, de agua, de bodegas, clase de motor, accesorios, su precio y derechos devengados. Al margen se inscribirá el nombre de los declarantes, el valor de la operación, el Notario que otorgó la escritura y el nombre de quien la inscribió; después una nota de matrícula en donde remiten con los datos al mencionado libro.

En caso de haber algún gravamen, se anotará al mismo margen bajo el dato de matrícula como por ejemplo en el caso de un embargo en que se debe remitir al libro 5o.; en el caso de una hipoteca, al libro 4o. de "créditos". Igualmente se anotará el expedir un 2o., 3o. testimonios de dicho acto. En algunos casos puede ya haber sido inscrito en otro volumen anterior, entonces sólo se pondrá al margen que tiene "antecedente de tal libro".

Al registrar un testimonio se inscribirá "con las características que consten en la partida de registro que se cita al margen, con sus aparatos, motores, instalaciones, instrumentos y todo el cuanto de hecho y por derecho le corresponda y que se encuentre a bordo de dicha nave, además declarará el precio de ese nuevo testimonio o la declaración de que se encuentra libre de todo gravamen.

En las ventas con reserva de dominio se inscribirán también al margen las cancelaciones al terminar de pagar por dicha operación.

En el libro 4o. "de créditos", se inscribirá el tipo de crédito de que se trata, si es de habilitación o avío, refaccionario, hipoteca o de otra clase; se anotará además la cantidad de dicho crédito, plazo del mismo, sus intereses y en caso de garantía del crédito, se señalará en qué consiste éste, sea prenda o hipoteca con todos sus detalles.

En el libro 5o. se inscribirán los embargos y remates; en el remate se anotará el testimonio de escritura y donde se otorgó, en ella debe constar el juicio ejecutivo señalando el juzgado que lo promovió y del cual deberá constar como datos: "se hace el remate de tal barco (su nombre), cantidad fijada, características de eslora, manga y puntal, tonelaje, tipo de motor y derechos devengados". Al margen se inscribirá

el tipo de operación, cantidad, Notario otorgante de la escritura, antecedentes del libro de compra y venta o sea el 2o. También se inscribirán al margen su cancelación cuando ésta se haga. (20)

9.—INSCRIPCION DE LOS ACTOS JURIDICOS RELACIONADOS CON EL BUQUE.—Por lo que se refiere a la inscripción de los actos jurídicos relacionados con los buques, cualquier acto o contrato que recaiga sobre ellos, deberá ser inscrito para que tenga validez completa y fuerza ejecutiva, o sea que la inscripción en el Registro es obligatoria para beneficio de todos.

En México no contamos con un Registro especial para dichos actos, en el cual se tratase de manera expresa el procedimiento a seguir como ya existe en los países señalados en el capítulo anterior; la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente, dedica su capítulo VI al Registro Público Marítimo Nacional en sus artículos 96 y 97.

En el Diario de Debates de la Cámara de Diputados del XLV Congreso de la Unión, de 23 de diciembre de 1962, cuando se discutía el proyecto de la mencionada ley se dijo: "El proyecto de Ley de Navegación y Comercio Marítimos, del Honorable Senado de la República, con las modificaciones que las comisiones unidas de Marina y Estudios Legislativos han estimado necesarias, colma la necesidad de un instrumento legal de las características apuntadas. Es de hacerse notar que la ley al tratar los diversos aspectos de su materia tiene indudables aciertos... Otros aspectos novedosos que merecen señalarse, son los relativos a la creación del Cuerpo de Resguardo Marítimo y el Registro Público Marítimo Nacional, instituciones que hasta la formulación del proyecto, no existían en nuestra legislación". (21)

Sin embargo, el mencionado registro aún no se ha creado como entidad dependiente de la Secretaría de Marina, como se establece en la misma y sólo con base en el artículo 4o. transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se dispone que, mientras no se establezca el Registro Público Marítimo Nacional, el registro de todos los actos marítimos, se llevará en un libro auxiliar del Registro de Comercio, el cual se encuentra anexo al Registro Público de la Propiedad.

Por lo tanto en dicho Registro se inscribirán los actos que menciona el artículo 96 de la citada ley: "La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirá:

I.—La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.

II.—Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas o portuarias, con sus características y finalidades.

III.—Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos.

IV.—Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.

V.—La escritura de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.

VI.—Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública.

VII.—Los gravámenes sobre los buques.

VIII.—Los demás títulos que esta ley determine que se registren".

a).—*Propiedad*.—O sea que todo acto constitutivo, traslativo o extintivo de propiedad, deberá constar en escritura pública o en póliza ante corredor público titulado, después de lo cual se inscribirá, presentando el título de adquisición debidamente protocolizado ante Notario, para que pueda producir efectos contra terceros. Así la enajenación de todo buque supondrá la de sus pertenencias y accesorios los cuales constituyen una universalidad de hecho, entendiéndose por tales: la maquinaria, instrumentos, anclas, botes de salvamento y en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados. (22)

Se anotará cualquier enajenación total o parcial de la propiedad o del disfrute de actos entre vivos o a causa de muerte; "en este último caso se debe admitir que en dichas transferencias, el traspaso de la propiedad tiene efecto con relación a tercero, aún sin publicidad, sin embargo éste se hace porque las denuncias son obligatorias y la falta de anotaciones del cambio de la propiedad en los libros y documentos que atribuyen el buque a otro dueño, crea una presunción a favor de terceros que debe ser destruida por el interesado mediante la prueba de la transferencia efectuada y la regularización de las anotaciones; así dichas transferencias por causa de muerte deberán transcribirse en el Registro". (23)

Se inscribirá también todo acto declarativo o traslativo de la propiedad del buque o de sus porciones y por medio de escritura o documento privado o de sentencia promulgada por un órgano estatal desde la fecha en que sea ésta ejecutable y para los actos sujetos a condición suspensiva desde el día en que la condición se haya verificado.

b).—*Usufructo, arrendamiento y préstamos*.—Se inscribirán además la constitución de usufructos y arrendamientos del buque, entendiéndose

por arrendamiento del buque para los efectos marítimos: "El contrato por el cual el propietario se abliga a conferir al arrendatario, contra el pago de una renta el uso y el control de un navío, sin tripulación y sin armamento, esto es, sin abastecerlo de lo necesario para la navegación", definición seguida a la Ley Suiza de la Navegación para distinguir el arrendamiento del contrato de fletamento de buque por entero con el que se confundía.

Su carácter esencial es pues, que el propietario se desprende del buque quedando éste bajo control directo del naviero que lo explota.
(24)

También se inscribirán los créditos refaccionarios y de habilitación y avío por virtud de los cuales se ha recibido el crédito para construir o reparar el buque y toda la imposición, modificación y cancelación de gravámenes que pesen sobre la nave.

c).—*Prenda*.—Como forma primitiva del crédito marítimo se tuvo el préstamo a la gruesa, al que sus orígenes se remontan desde el Código de Hamurabi; en la Edad Media se recurre a la copropiedad por la que aportan diversos propietarios dinero. Posteriormente para facilitar por un lado la entrega del dinero y garantizar a éste con el buque, se trata de implantar la prenda de la nave, la cual se hace imposible prácticamente ante la necesidad de poner la cosa en posesión del acreedor.
(25)

Dado que el buque por su propia naturaleza es un bien mueble, puede ser objeto del contrato de prenda con todas las características propias de este contrato, establecidas por el Derecho Civil, pero como por virtud de su destino que es precisamente el de trasladarse de un lugar a otro, afecta esta función, el derecho del acreedor prendario con el que se garantiza el crédito, haciéndose en la práctica nugatorio en algunos casos, pues como sabemos en el contrato de prenda se usa la entrega material de la cosa, y si en este caso se hiciese entrega del buque, indudablemente que se nulificaría el objeto principal de ella, que es el trasladarse de un lugar a otro llevando pasaje, carga o ambas cosas.

Como el buque está compuesto de pertenencias y accesorios que le son indispensables para su uso, es indudable que no se puede constituir la prenda sin dejar inutilizada la nave precisamente para lo que fue construida, para navegar.

Los accesorios de la nave o sea aquellas partes mediante las cuales se hace factible la navegación, pueden ser objeto del contrato de prenda durante su reparación, ya que en esos momentos las partes accesorias están separadas del caso como piezas sueltas, pero nunca pueden esas mis-

mas partes ser objeto de tal derecho cuando están unidas formando parte integrante del buque, porque se transforman en pertenencias, constituyendo como lo dice la ley, una universalidad de hecho. Podríamos decir que se trata de una cosa principal y cosas accesorias como se dice en el Derecho Civil y que en este caso se funden ambas, desapareciendo las accesorias para formar un todo principal.

El criterio seguido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que, a los navios se les aplicarán las normas relativas a los bienes muebles (artículo 106), es por esto que a la prenda se le incluye dentro del capítulo de los "Privilegios Marítimos", en nuestro país no es usual, ya que ésta (la prenda) trae consigo la idea de retención por parte del acreedor de la cosa pignorada y, siendo el buque una entidad móvil por naturaleza y destino, se recurre siempre al crédito hipotecario para que el deudor pueda conservar en todo momento la disponibilidad del buque.

d).—*Hipoteca naval.*—El concepto de que la hipoteca sólo podía recaer sobre inmuebles y de que únicamente las cosas muebles podían ser objeto de comercio, hizo que por largo tiempo no se viese posibilidad jurídica para la hipoteca mercantil, sino que sólo se admitía en este sentido la prenda y el préstamo a la gruesa como instituciones similares. Comprendíase la ventaja de la hipoteca sobre estas instituciones, ya que la primera exige que la cosa pase a poder del acreedor y la segunda lleva consigo el pago de intereses más crecidos que el simple préstamo.

Esa utilidad fue haciendo pensar en extender la hipoteca al terreno mercantil, estableciéndose la doctrina de que lo que distingue esta institución de la prenda no es la naturaleza mueble o inmueble de las cosas sobre que recaen, sino que por la hipoteca quedan las cosas en poder del deudor y en la prenda no.

Primeramente se reclamó la posibilidad de hipotecar los buques, atendiendo al mucho valor y los demás caracteres de éstos, que les prestan semejanza con los inmuebles, categoría que ya les otorgó para tal efecto el Parlamento de Burdeos en 1612 y que les reconoció la Ley Inglesa de 1854 a partir de que la hipoteca naval se ha ido admitiendo en los códigos o en leyes especiales por todos los países. (26)

Por lo anterior como consecuencia se crea la hipoteca naval que, aunque fue conocida en el Derecho Romano, ya había desaparecido cuando se abandonó la hipoteca sobre muebles.

La hipoteca naval está considerada como un derecho real que lleva implícita su inscripción en el registro marítimo de cada nación, es decir que lleva unido el requisito de la publicidad; este requisito de la publi-

cidad es con el objeto de que el derecho real que se constituye deba o pueda ser conocido por todos los que tengan un interés legítimo porque en caso contrario solamente tendría efectos entre las partes y no frente a terceros.

En atención a su carácter de cosa mueble, no debería ser el buque objeto del contrato de hipoteca, pero como ya vimos, que es una cosa mueble de naturaleza especial y que su regulación jurídica está comprendida dentro de los bienes muebles y por disposición expresa de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es que puede ser objeto de la hipoteca.

Si bien el buque queda como garantía real de un crédito, y esto por la naturaleza misma de la hipoteca, en nada afecta a la función de la nave, supuesto que la hipoteca deja en libertad al propietario para el ejercicio del tráfico marítimo; por otro lado también lleva consigo el riesgo de la pérdida del buque y con él la pérdida de la garantía del crédito establecido.

No obstante la hipoteca es el derecho real que más se adapta para que todas las personas que se dedican a las actividades marítimas, dispongan de un sistema de crédito que esté garantizado con el valor de las propias naves porque a la vez que se garantiza el crédito, el buque sigue en explotación, aunque con el peligro apuntado de la destrucción del navío y por consiguiente la pérdida de la garantía, si bien protegida con el servicio que prestan las instituciones de seguros.

En México la hipoteca constituye un "Privilegio Marítimo" o sea un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios, para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación. (27)

A la hipoteca como crédito privilegiado la encontramos regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Capítulo III, Título I, del Libro III denominado "Del comercio marítimo", artículo 116: "Tendrán privilegio sobre el buque, sus pertenencias y accesorios: ...VII.— Las hipotecas y prendas debidamente registradas.

Por lo tanto la hipoteca deberá constar primero en escritura pública, pasada ante la fe de un Notario, después se anotará en su matrícula como se establece en la citada ley en el Capítulo VI por el que se crea el Registro Público Marítimo Nacional en el cual en su artículo 96 fracción VI dice: "La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán: ...VI.— Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública"; entendiéndose en este caso que las dos partes de un contrato no nece-

sariamente deben ser empresas navieras ambas, sino que bastará con que una sola de ellas lo sea, como en el caso de un contrato de hipoteca suscrito entre una empresa naviera y una sociedad de crédito.

Es indispensable la publicidad de la hipoteca para evitar perjuicios que se podrían ocasionar, así con dichas anotaciones en la escritura del buque y en su matrícula, podrán servirse los interesados para conocer de la existencia de un gravamen ya sea en el caso de una enajenación o, de la constitución de una segunda hipoteca.

Por lo que se refiere al lugar que ocupa la hipoteca en la jerarquía de los privilegios marítimos, podemos explicarla diciendo que nunca se podrán equiparar los efectos de la hipoteca terrestre con la hipoteca naval, en razón a que si el acreedor hipotecario naval estuviese en la misma situación de preferencia que en el Derecho Civil, el buque, que continuamente se encuentra navegando, cuando se encontrase en una situación de peligro y pidiese asistencia, correría el riesgo de que no se le prestase por temor a algún acreedor hipotecario.

También prescribe la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que la hipoteca de un buque en construcción deberá constar en escritura pública y anotarse en su matrícula, pero si dicha nave está apenas en construcción, no puede por lo tanto estar ya matriculada, se entenderá que dicha hipoteca en donde se anotará es en el contrato de construcción, el cual es obligatorio de inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, como lo establece la propia ley (art. 105): "El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional", por lo que tanto el armador como el constructor por cuenta propia, antes de principiar la construcción del buque, deberá manifestar dicho proyecto a la oficina del puerto de su matrícula para su aprobación, en la que manifestará si lo hace él o por cuenta ajena.

Señala la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 99: "al iniciarse la construcción de una navío, deberá darse aviso a la autoridad marítima, indicando las características que tendrá. Los planos de construcción deberán ser aprobados previamente por la autoridad marítima o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida".

Las "instituciones clasificadoras" a las que se hace mención en la Ley y que ella acepta, son las estudiadas anteriormente como son el "Lloyd's Register" y el "Bureau Veritas", ambas de reconocido prestigio mundial.

Podemos resumir a la hipoteca diciendo que es un derecho real de garantía constituido sobre un buque, sus accesorios o bien de buques en

construcción; como complemento de la constitución de hipoteca está su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, para que surta todos sus efectos, con el objeto de que las partes y los terceros salvaguarden sus intereses, ya que es indispensable que al inscribir la hipoteca se anoten todos los datos de identificación del buque, así como todos los datos que se refieran a su propiedad y cualquier cambio que éste haya sufrido. Entendiendo que los términos "partes" y "terceros", incluirán hasta los acreedores, ya que éstos tienen interés en que se dilucide el grado de preferencia, con respecto a la inscripción con el objeto de hacer efectivos sus derechos en caso de incumplimiento del deudor hipotecario.

e).—*Embargo de los buques.*—El embargo del buque es otro de los aspectos jurídicos que encontramos unidos íntimamente junto con la hipoteca porque son actos que afectan la libre disponibilidad de la propia nave por su dueño.

El embargo, entre otras cosas que se han dicho de él constituye una "ocupación de bienes hecha por mandato judicial".

El Lic. Adalberto Galeano Sierra (citado por los Lics. Rafael de Pina y J. Castillo Larrañaga, en su obra "Instituciones de Derecho Procesal Civil"), en su "Teoría de la Ejecución Forzada", dice que es "la simple retención de los bienes del deudor por mandamiento de autoridad competente y para garantizar los fines de la reclamación. Etimológicamente significa un obstáculo a la libre disposición del bien embargado; jurídicamente es una medida ejecutiva de subrogación, en virtud de la cual el Juez sustrae del patrimonio del deudor las cosas de su propiedad, privándole de la tenencia y administración para que en su oportunidad, proceda a su conversión en dinero y hacer pago al acreedor". (28)

En términos generales las medidas o providencias precautorias (dado que lo que nos ocupa es el embargo precautorio o aseguramiento judicial), se utilizan para asegurar antes o durante el juicio los medios para que pueda hacerse efectiva una sentencia; es decir que durante la secuela del procedimiento el demandado no puede realizar actos que puedan entorpecer o nulificar la sentencia en caso de serle adversa, de modo que ésta quede allanada de obstáculos que se puedan oponer a su cumplimiento.

De tal manera que cuando hay peligro de que la efectividad de la sentencia se haga nugatoria, existe la medida cautelar que viene a ser una especie de aseguramiento judicial que predispone al juicio para que éste llegue a feliz término en caso de que el actor pruebe tener su dere-

cho; por lo tanto se puede decir que las medidas o providencias precautorias, se han creado en entero beneficio y seguridad del acreedor actor, el cual tiene, de esta manera, asegurado su crédito. También estas medidas tienden a evitar que el deudor quede en estado de insolvencia, con intención o sin ella, pues se puede dar el caso de que el propio demandado o deudor, con el fin de escaparse de los efectos y consecuencias de la sentencia que él vé que le va a ser desfavorable, puede provocarse ese estado de insolvencia.

Por lo que respecta al embargo de buques, como señala Colombos, en cuanto a la aplicación de esta institución: "A veces, un Estado se ve obligado a recurrir en tiempos de paz a medidas de excepción contra otro Estado, por perjuicios sufridos por él o por sus nacionales y para cuya reparación no hay otro medio que el uso de la fuerza. Una de las formas que puede adoptar tales represalias es el embargo que consiste en la detención —en mar o en tierra— de los barcos u otros bienes de un Estado extranjero para que rectifique el entuerto que se le achaca a él o a alguno de sus súbditos, o bien de retener dichos bienes como compensación del presunto daño". (29)

El recurso del embargo se utilizó mucho durante la Edad Media, no sólo por los Estados, sino también por individuos particulares que actuaban por licencia de su soberano, licencia denominada como "letter of marque" (patente de corso). Si el Estado contra el que se utilizaba el embargo estimaba que la reclamación era infundada, o que la compensación obtenida era excesiva, emitía "contrapatientes".

Con la abolición del corso, no se permiten ya patentes ni contrapatientes de corso, y todas las modalidades de represalia no pueden aplicarse más que las fuerzas armadas de un Estado.

Del embargo se han valido también algunos Estados para apoderarse de los barcos de otro Estado surto en sus puertos, cuando una guerra era inminente o se preveía entre ambos. (30)

Es lógico pues, que un acreedor tenga cierta preferencia por un buque, para garantizar su crédito, en virtud de que en el 99% de los casos está asegurado y ello por sí mismo, aún en el caso de que no lo estuviera, constituye una garantía sólida para el acreedor que tiene la acción en la mano, esto es porque el valor mismo del buque está garantizando el crédito, ya que actualmente existen naves de tan alto valor que en innumerables casos puede sobrepasar al monto del crédito que se trata de asegurar o hacer efectivo con el embargo precautorio, que no es otra cosa que una medida provisional mientras se decide el juicio.

El embargo tratándose de buques del Estado, por formar parte del patrimonio nacional son inembargables o sea que deben quedar exentos

de todo arraigo y cualquier providencia precautoria; lo mismo sucede cuando los buques aunque tengan tal carácter privado, sean arrendados por el Estado, por lo que propiamente se pueden considerar como naves del Estado por destinarse preferentemente a un servicio estatal.

Pero existe además el caso de los buques destinados a un servicio público de transporte, en atención al carácter especial del tráfico marítimo, de la navegación, no es posible admitir que un servicio público sea interrumpido por un embargo; así, si bien es cierto que se deben asegurar los créditos marítimos, es también cierto que el servicio público es tan importante que se deben encontrar los medios para que no se interrumpa por las graves consecuencias que traería la paralización de las actividades marítimas; precisamente por esas graves consecuencias para la prestación de un servicio público es por lo que el embargo tiende a desaparecer.

Es importante la inscripción del embargo en el Registro, ya que dicho acto jurídico, tiene nada más una parte de validez y no toda, en atención a que le falta el requisito de que se haga pública esa propia celebración del acto, que se dé a conocer con el único y exclusivo objeto de que, estando a la vista de todos, se percaten de la situación jurídica de la nave.

Por razones de protección para el caso de terceros de buena fe es por lo que es necesaria la inscripción, ya que casi siempre se ocurre al Registro antes de celebrar cualquier operación con un determinado buque y así se dan perfectamente cuenta las personas interesadas, de la situación jurídica real que guarda esa nave.

Con respecto a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece en su artículo 96: "La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán: . . . VII.—Los gravámenes sobre los buques", y claro está, que en este texto queda comprendido el embargo porque el buque está gravado al existir, por decirlo así, una modificación de su dominio (aunque ésta sea temporal) y está, como se mencionó, a las resultas de la correspondiente sentencia.

Automáticamente con el registro del embargo, éste surte efectos contra terceros y mientras que no esté inscrito solamente producirá efectos entre las partes, es decir, que sólo ellas saben de la existencia de alguna medida cautelar, pero no los interesados extraños, los que se darán cuenta sólo por la publicidad marítima, que es el medio normal para el conocimiento de dichos actos.

En el Registro de Comercio (donde actualmente se registran los embargos, mientras no se establezca el Registro Público Marítimo Nacio-

nal), se ha destinado en uno de sus libros, marcado con el No. 5, el lugar donde deberán anotarse los embargos para que tengan la publicidad exigida en protección a los terceros; lo mismo se anotará en dicho libro su cancelación cuando ésta se realice.

Por último se inscribirán obligatoriamente en el Registro, todo cambio que se realice en el buque, ya sea de nombre o cualquiera otra de las condiciones que le son indispensables e imprescindibles para lograr su completa identificación e individualización del mismo entre ellas su tonelaje, sistema de máquinas, clase de navegación a la que se va a dedicar (altura o cabotaje), tráfico del que se ocupará (carga o pasajeros); sin olvidar por ello que cualquier gravamen que pese sobre el buque que ya se encuentra matriculado y abanderado, deberá ser puesto en conocimiento de la Secretaría de Marina por medio de una copia certificada del documento, como lo establece el artículo 38 del Reglamento para Matrícula y Abanderamiento.

Así para iniciar cualquier trámite relacionado con el buque, ante cualquier clase de autoridad, este exigirá que la propia nave y los actos jurídicos relacionados con ella estén inscritos, porque en este caso tanto las autoridades como los tribunales respaldarán esa inscripción y la harán valer siempre, por lo tanto, los actos y contratos que estén inscritos indudablemente tienen mayor valor que los que no lo están, porque los elementos de los derechos constituidos están tutelados debidamente, lo que quiere decir que tienen plena validez, por eso la conveniencia de llevar a cabo la inscripción en el Registro.

10.—EFECTOS DEL REGISTRO.—En el artículo 26 del Código de Comercio se establece que: "los documentos que conforme a este Código deban registrarse y no se registren, sólo producirán efecto entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicio a tercero, el cual si podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables. A pesar de la omisión del Registro Mercantil producirán efecto contra terceros los documentos que se refieran a bienes inmuebles y derechos reales, siempre que hubieran sido registrados conforme a la ley común, en el Registro de la Propiedad o en el oficio de hipotecas correspondientes".

Se ha discutido si se debe considerar al registro como potestativo u obligatorio; en la mayoría de los países ha imperado el primer criterio.

El registro de todo acto referente a un buque, se conceptúa como constitutivo, o sea que el acto que se inscribe, referido a una nave, para que tenga la validez necesaria urge de la inscripción; pero la inscripción que no es constitutiva, es de carácter plenamente publicitario, es decir, que sólo se lleva a cabo por los interesados, con el objeto de que ese deter-

minado acto o contrato sea conocido sin que haya alguna sanción si esas mismas partes no proceden al registro.

Entonces, si la inscripción de los derechos reales se considera de esencial utilidad, es por eso que se hace obligatoria. La inscripción constitutiva es diferente a la declarativa que sólo se hace a petición de los interesados, meramente voluntaria, que se puede dejar de hacer sin que por ello se viole alguna norma legal o se deje de cumplir algún requisito administrativo, simple y sencillamente se hace con el afán de que se conozca por el que desee hacerlo, que obra tal cual registro en garantía de las partes y de los terceros, para seguridad de ellos y del Estado.

Podemos concluir que existen dos formas de proceder al registro: la obligatoria y la voluntaria; una por necesidad y otra meramente publicitaria; una de previo requisito para valer y otra en la que se deja al arbitrio de las partes; una forma de salvaguardar los intereses de los particulares a la vez que del Estado, por la tutela que ejerce y es de que ningún trámite debe aceptarse con documentos referentes a los buques o a los actos jurídicos que le son afines, que no estén inscritos debidamente, cuando por su naturaleza así se exijan, ya que de esta manera se protegen no solamente los extraños, sino también los llamados "terceros", que son los que ocurren siempre con un determinado interés a conocer los registros.

Pero el Derecho de Registro como está interpretado y aplicado en Derecho Mexicano, es con carácter obligatorio para todos los actos y contratos marítimos que se celebren en el país, basándose en lo establecido por el artículo 96 en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que crea el Registro Público Marítimo Nacional.

Concluyendo, en México contamos con un sistema de Registro doble, uno para las funciones administrativas o sea para la materia de Matrícula y Abanderamiento de los buques, y uno Mercantil, para la inscripción de todos los actos y contratos relativos a las naves, aunque lo correcto sería que se llevaran en el Registro Público Marítimo Nacional, el cual sólo se ha establecido su creación en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, sin que hasta la fecha se establezca como organismo dependiente de la Secretaría de Marina, llevándose la inscripción de los actos y contratos de los buques en un libro auxiliar del Registro de Comercio, lo que trae como consecuencia que no sea posible conocer con la rapidez necesaria dichos actos, ya que se carece de personal competente y especializado, llegándose al extremo de que durante toda la vida independiente de la República, han sido las autoridades de la ciudad de México, las que se han encargado de los asuntos relativos a la inscripción de los actos referentes a los buques mercantes nacionales, cualesquiera que sea el puerto mexicano en donde se genere el acto.

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO CUARTO.

- (1).—Todo lo anterior es por lo que respecta a la hipoteca en países como Argentina y España, en donde la hipoteca sólo se dá en los bienes inmuebles y por lo tanto tratan de explicar jurídicamente el que al buque se le registre, cuando le otorgan a éste un carácter especial en que combinan la característica de inmueble con la de mueble. Pero en nuestro país, como se expresó ya en el Código Civil de 1928, se ha superado esta distinción en cuanto a si la hipoteca sólo es constituida en los inmuebles, nosotros la aceptamos ya tanto en bienes inmuebles como en muebles. Por lo que en los Motivos y concordancias del Nuevo Código Civil Mexicano por el Lic. Ignacio García Téllez, al referirse a este problema nos dice: "Se modificó la definición (de hipoteca), en la parte que exigía que la hipoteca se constituyera precisamente sobre bienes inmuebles, pues actualmente varios códigos de las naciones más adelantadas y nuestro Código de Comercio, autorizan que algunos bienes muebles pueden hipotecarse, ejemplo las embarcaciones, los fundos comerciales o industriales, etc." p. 96.
- (2).—"Legislación Marítima Mexicana". Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales. Editorial Litorales. México, 1965. Art. 3o.
- (3).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, art. 3o.
- (4).—Idem, art. 4o.
- (5).—"Tratado de Derecho Marítimo Español" por Francisco Gamechogoi-coechea y Alegría. Tomo I. p. 272.
- (6).—"Derecho comercial, marítimo y de la navegación" por Próspero Ascoli. Tomo I. Buenos Aires, 1953. p. 24.
- (7).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, arts. 24, 25 y 26.
- (8).—Ascoli, op cit. p. 31.
- (9).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, arts. 39 y 40.
- (10).—"Estudio sobre el buque y su régimen jurídico administrativo" por Ana Ma. López Rangel. Edición del autor. UNAM 1960. (Tesis. Facultad de Derecho). p. 58. Reglamento para el abanderamiento y matrícula, art. 8o. "Enciclopedia General del Mar" por José Ma. Martínez, Hidalgo y Terán. Vol. I. Madrid-Barcelona. p. 787.
- (11).—"Legislación Marítima Mexicana". Reglamento de Yates. Editorial Litorales. México, 1966 art. 5o.
- (12).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, art. 15.
- (13).—Reglamento de Yates, art. 4o.
- (14).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, arts. 16 y 18.
- (15).—Idem. arts. 20 y 21.
- (16).—Ley de Navegación y Comercio Marítimos, art. 95.
- (17).—Reglamento de matrícula y abanderamiento, arts. 49 y 50.
- (18).—Código de Comercio, art. 21 fraccs. XVI, XVII y XIX.
- (19).—Reglamento del Registro de Comercio, art. 2o.
- (20).—Consulta personal a los libros en el Registro de Comercio.

- (21).—Diario de los Debates de la Cámara de Diputados del XLV Congreso de la Unión, 1962. Año II. Domingo 23 de diciembre de 1962. p. 47.
- (22).—Ley de Navegación y Comercio Marítimos, arts. 111, 107 y 110.
- (23).—"Corso di Diritto della Navigazione" por Antonio Scialoja. Sociedad Editora del Foro Italiano. Roma, 1943. Tomo I. p. 213.
- (24).—"Derecho Marítimo" por Raúl Cervantes Ahumada. Editorial Herrero, S. A. México, 1970. p. 602.
- (25).—"Derecho de la Navegación, marítimo fluvial y aéreo". por Héctor A. Schuldreich. Talleda. Editorial Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales. Buenos Aires, 1963. p. 155.
- (26).—"Enciclopedia Universal Ilustrada" Editorial Espasa Calpe. Tomo XXVII. Madrid-Barcelona, 1958. p. 1738.
- (27).—Cervantes Ahumada, op cit. p. 644.
- (28).—"Instituciones de Derecho Procesal Civil" por Rafael de Pina y Castillo Larrañaga. Editorial Porrúa. México, 1963. p. 488.
- (29).—"Derecho Internacional Marítimo" por John Colombos, traducción del inglés por el Dr. José Luis de Azcárraga. Editorial Aguilar. Madrid, 1961 p. 314.
- (30).—Idem. p. 315.

INDICE DEL CAPITULO QUINTO

"PROYECTO DE REGLAMENTO DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL"

1.—*Introducción.*

2.—*Análisis de los artículos referidos al Registro Público Marítimo Nacional en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.*

- a).—Artículo 96.
- b).—Artículo 97.
- c).—Artículo 105.
- d).—Artículo 4o. transitorio.

3.—*Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional.*

- a).—Definición de Reglamento.
- b).—Aspecto formal.
- c).—Disposiciones creadoras o considerandos.
- d).—Capítulo I. Generalidades.
- e).—Capítulo II. Departamento de buques y yates.
- f).—Capítulo III. Departamento de concesiones.
- g).—Capítulo IV. Departamento de sociedades navieras.
- h).—Capítulo V. Departamento de inscripciones preventivas.
- i).—Capítulo VI. Departamento de índice y apéndices.
- j).—Capítulo VII. De las inscripciones en general.
- k).—Capítulo VIII. Rectificación, cancelación y extinción de las inscripciones.
 - l).—Capítulo IX. De las certificaciones.
 - m).—Capítulo X. De los derechos.
 - n).—Capítulo XI. De los libros del Registro.
 - ñ).—Capítulo XII. Del Personal.
 - o).—Transitorios.

4.—*La Dirección del Registro Público Marítimo Nacional.*

CAPITULO V

"PROYECTO DE REGLAMENTO DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL"

1.—**INTRODUCCION.**—En el mes de noviembre de 1963, se aprobó por el Congreso de la Unión la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos", la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación el día 21 del mencionado mes y año y es aquí precisamente, en esta nueva ley, en donde aparece por primera vez el Registro Público Marítimo Nacional como organismo jurídico con vida propia.

Lógicamente dicho Registro deberá estar regido por un Reglamento que será en el que se establecerán la organización y funcionamiento interior de las oficinas de este registro; la forma de practicar las inscripciones, cancelaciones y anotaciones preventivas en los libros; la manera de llevar el índice y los apéndices; la formulación de liquidaciones para el pago de los derechos registrales; la rectificación de constancias por errores; en fin será su complemento en el cual se encuadrarían los casos y procedimientos de aplicación de la ley, en la parte que trate de abarcar.

Sin embargo, como ya se vio anteriormente, dicho Registro no se ha creado como entidad dependiente de la Secretaría de Marina, según señala la propia ley en su libro II, Título Único, "Del régimen administrativo de la navegación", Capítulo VI, al cual se ha denominado "Registro Público Marítimo Nacional", por lo que en esta parte de mi trabajo se tratará de un Proyecto de Reglamento a dicho Registro Público Marítimo Nacional, su organización interna y su posible funcionamiento, esperando que en un futuro no muy lejano se lleve a cabo la creación de este organismo tan necesario en nuestro país, lo cual redundaría en beneficio tanto del Estado por los ingresos que percibiría con el registro de todas las embarcaciones y de los actos que le son afines, como para los propios interesados, los cuales contarían además de la protección que éste les brinda, de una procedimiento más rápido para lograr sus operaciones que con el que actualmente contamos.

2.—**ANALISIS DE LOS ARTICULOS REFERIDOS AL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL EN LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.**—En primer lugar se estable-

cerán las relaciones de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo respecto de este capítulo y las del Proyecto de Reglamento, situándolas desde el aspecto de la técnica y la sistemática jurídicas, para lo cual recordaremos que el objeto de la Sistemática Jurídica es "exponer de una manera ordenada y coherente las disposiciones consuetudinarias, jurisprudenciales y legales que integran cada sistema jurídico" (1); porque es obvio que en particular la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y dicho Proyecto de Reglamento de Registro, constituyan, por sí, dos sistemas jurídicos distintos, pero relacionados; con funciones propias, pero complementándose el uno al otro; con distinta jerarquía jurídica, pero regulando materias afines.

Tomando la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en primer lugar, observamos que sólo son cuatro los artículos que nos hablan del Registro Público Marítimo Nacional, por lo que es bien poco lo que puede decirse del sistema que se ha empleado para exponer las normas de esta parte de la ley sustantiva, solamente puede afirmarse siguiendo la clasificación que hace Du Parquier (mencionado por el Dr. García Maynes en su libro "Introducción al estudio del Derecho"), que "las normas de la ley como quiera que ellas sean, constituyen una institución principal porque de ella se derivan y se desprenden las normas del Reglamento, que constituyen, en este caso, una institución secundaria que agrupa las normas de un mismo género" (2); los artículos que establece la ley son:

a).—Artículo 96.—Dicho artículo del que ya hemos hecho referencia anteriormente, señala en cada una de su fracciones las materias que son inscribibles de la siguiente manera:

"La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán: I.—La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques con sus características y especificaciones así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los demás derechos reales sobre la nave. II.—Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas o portuarias, con sus características y finalidades. III.—Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos. IV.—Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios. V.—Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas. VI.—Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública. VII.—Los gravámenes sobre los buques. VIII.—Los demás títulos que esta ley determine que se registren".

o sea que en su primera parte del artículo ordena la creación del organismo "Registro Público Marítimo Nacional", el cual dependerá de la Secretaría de Marina, a lo que podemos añadir que es la primera vez que se ordena la creación de un registro de tal naturaleza en nuestro país.

A continuación viene una enumeración de las materias que abarca el registro y que comprende las ocho fracciones señaladas, por lo que notamos en dicho artículo que sólo da normas generales de las materias que son sujetas a inscripción y nada más, lo cual se encuentra limitado a mi parecer porque aparte de la enumeración de las "materias inscribibles" no toca ningún otro punto que tuviera relación con el registro y su reglamentación, aunque por otra parte, casi siempre la ley sólo proporciona lineamientos generales, como en este caso, al grado de que únicamente nos menciona la materia a inscribir en dicho Registro, sin darnos más datos concretos sobre su supuesta reglamentación.

b).—*Artículo 97.*—Por lo que respecta a este artículo que es el segundo de los que se encuentran incluidos en dicho Capítulo VI "Del Registro Público Marítimo Nacional", sólo señala lo que podríamos decir es la jurisdicción que comprenderán las oficinas del Registro, señalando una agencia central en la ciudad de México y las agencias locales que el Ejecutivo por medio de la Secretaría de Marina designará; además establece el lugar de inscripción de dichos actos, dándoles el mismo valor a las inscripciones tanto locales como las de la agencia central, añadiendo que sus efectos surtirán desde el momento en que se hiciese la primera inscripción:

"El ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Marina, designará los puertos y lugares donde deban establecerse oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional, y la zona que abarque su jurisdicción. En la ciudad de México se instalará la oficina central. Las inscripciones se harán por partida doble; una, en el registro local correspondiente, y otra, en la oficina central. Ambas inscripciones tendrán el mismo valor y surtirán sus efectos a partir de la fecha en que se hubiese asentado la primera. Las inscripciones locales se harán en el registro del puerto donde la empresa tenga el principal asiento de sus negocios, y a falta de éste, en el puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravamen".

También en este artículo como en el anterior, nada más se explica, se deja todo al reglamento; en su primera parte dice; que la agencia cen-

tral estará ubicada en la ciudad de México, respecto de las locales se supone que a lo largo del territorio, estado por estado, se señalarán los puertos que reúnan las mejores condiciones para que en ellos se instalen las agencias locales y se delimite la zona que comprenderá cada una. En cuanto a la inscripción al ordenar que sea por partida doble, es lógico, ya que siendo la agencia central la que tendrá la Dirección del Registro, en donde se encontrarán por tanto sus máximas autoridades, la agencia local sólo deberá desempeñar determinadas funciones, obligándose a remitir a la agencia central los documentos inscribibles y ella a su vez ya inscritos guardará copia de ellos, siendo ésta la razón por la que se encuentren dobles.

Después habla de que tendrán el mismo valor ambas inscripciones, lo cual es loable, pues no hay motivo para que valga una más que la otra; en cuanto a la fecha en que empezará a surtir sus efectos será siempre la primera o sea en donde se presenten los títulos o documentos ya se trate de la agencia local o la agencia central; por último se deja amplia libertad al naviero o su representante legítimo para que tratándose de inscripciones locales pueda elegir entre el puerto donde la empresa tenga el principal asiento de sus negocios o el puerto de matrícula del buque de la empresa afectada por la enajenación o gravamen.

c).—*Artículo 105.*—Aquí se menciona que también será obligatoria la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional del contrato de construcción de buques, por cuanto se refiere a la hipoteca sobre dicha nave, pero como ya se examinó anteriormente, si dicha nave aún está en proceso de construcción y por lo tanto no está matriculada, entendemos que la hipoteca en donde se anotará es en el contrato de construcción.

“El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional”.

Partiendo de la base de la inscripción del contrato de construcción del buque en el registro, es a partir de esa inscripción que se puede constituir válidamente la hipoteca, cumpliendo con los requisitos de forma y de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional que consisten, en la constancia de dicha hipoteca sobre el buque en construcción en escritura pública y la inscripción de la misma en el Registro, por medio de la anotación marginal en el contrato de construcción previamente registrado.

d).—*Artículo 4o. transitorio.*—El último artículo que se refiere al Registro en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es el 4o. transitorio el cual establece:

"En tanto se reglamenta y establece el Registro Público Marítimo Nacional, el registro marítimo será llevado en libro auxiliar del Registro de Comercio. Los registradores deben avisar a la Secretaría de Marina de todo el movimiento que se realice en los libros del registro marítimo".

De lo cual hasta la presente seguimos en la espera de que se establezca primero el Registro y que por consecuencia se reglamente después y no se siga ya llevando en el Registro de Comercio, ya que esto trae como consecuencia, ante el desconocimiento de la materia de los encargados de dicho registro, la falta de celeridad en los trámites y no ya en los que se efectúan en el Distrito Federal, sino de todos aquellos que se celebran a lo largo de la República Mexicana.

Sin embargo, la ley no prevé los requisitos que deben satisfacer los que soliciten un registro, no determina su forma y su contenido por lo que es natural que, dada la gran variedad de actos y contratos que se inscriben, se dieran todos estos pormenores, no ya en la ley, aunque sí en el reglamento, porque si bien es cierto que el Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional (y en general los reglamentos), deben ser más extensos que la ley, también lo es que el propio reglamento no debe ser tan extenso que la ley sea omisa en regular materias que él contiene, ya que el papel del reglamento, como su nombre lo indica, reglamenta, regula, encuadra los casos y procedimientos de aplicación de la ley.

3.—PROYECTO DE REGLAMENTO DE REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL.

a).—*Definición de Reglamento.*—Una vez que ya se han visto los artículos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el aspecto en que se refieren al Registro Público Marítimo Nacional, pasaremos ahora al Proyecto de Reglamento a dicho registro, para lo cual empezaremos por definir al reglamento diciendo que es "una norma o conjunto de normas jurídicas de carácter abstracto e impersonal que expide el poder Ejecutivo en uso de una facultad propia y que tiene por objeto facilitar la exacta observancia de las leyes expedidas por el Poder Ejecutivo". (3)

b).—*Aspecto formal.*—Por lo que respecta al formato y orden del articulado del Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional, así como las materias que abarca (orden de capítulos), se siguieron los lineamientos del Reglamento del Registro Público de la

Propiedad, por lo cual se encontrará que guarda cierta semejanza con dicho registro, en cuanto a la forma de tratar las materias y los detalles de cada uno; a pesar de esta similitud podremos encontrar que algunos de ellos están tratados en distinto orden por creerse que era más correcto lógicamente y sistemáticamente el ordenamiento de capítulos que se hace en el Proyecto a como se encuentra en el Registro Público de la Propiedad, como ejemplo de lo anterior podemos señalar el capítulo referente al Personal de las oficinas, que en el Registro Público de la Propiedad se encuentra en el Capítulo I y en el Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional, es el último.

Por ser el Registro un registro con institución de normas dedicadas a regular entidades de inscripción, pero de materias que únicamente ven el aspecto específico de todo lo relacionado con la materia marítima, claro está que se buscó el ejemplo y la analogía de disposiciones con otra institución de normas que regularan un aspecto parecido al que se tenía la intención de elaborar y en esa elaboración se buscó no sólo la analogía de las disposiciones, sino que por virtud del contenido de las mismas, se originara un organismo oficial, es decir se creara una dependencia gubernamental que fuera la encargada de cumplir y hacer cumplir las disposiciones del Reglamento de que se tratara, y ésta sería la Dirección del Registro Público Marítimo Nacional.

Ahora vamos a examinar el Proyecto de Reglamento haciendo mención de sus normas y las materias que trataría.

Consta dicho Proyecto de 12 capítulos con un total de 101 artículos, más 4 transitorios. (4)

c).—*Disposiciones creadoras o considerandos.*—En primer lugar se establecen las disposiciones creadoras o considerandos del Reglamento señalando que el Presidente de la República, en su calidad de tal y haciendo uso de la facultad que le confiere el artículo 89 fracción I. de la Constitución "Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia" (fundamento constitucional del Reglamento). Además en cumplimiento de los artículos 96 y 97 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos (bases del Registro), considerando que hasta la fecha nuestro sistema registral para todos los actos jurídicos relacionados con los buques, yates y en general con los bienes del dominio marítimo, ya es anacrónico, se necesita como consecuencia de ello que se establezca un nuevo sistema de registro que nos ayude para lograr un mejor desarrollo de todas las actividades marítimas, lo cual traerá una mejor protección al patrimonio de los interesados, al mismo tiempo que dará cumplimiento a la disposición señalada en la Ley de Navegación y Comercio Mari-

timos que ordena la creación del Registro Público Marítimo Nacional.

d).—*Capítulo I. Generalidades.*—Se establece en este capítulo que el Registro Público Marítimo Nacional como lo señala la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, estará a cargo de la Secretaría de Marina, la que a su vez creará la Dirección General correspondiente que se encargará de él. Además se señala la materia que abarcará dicho reglamento y que es la contenida en los artículos 96, 97 y 105 del Capítulo VI de la ley sustantiva y 2º del Reglamento de Yates; el artículo 96 que establece las materias inscribibles, el 97 la jurisdicción de las oficinas del registro y las formas de las inscripciones, el 105 la obligación de inscribir el contrato de construcción de buques y el 2o. del Reglamento de Yates, que dispone la obligación de "todo yate que enarbore la bandera mexicana a quedar sujeto a las leyes, reglamentos y disposiciones vigentes de la Legislación Marítima Nacional".

Después de lo anterior y en cumplimiento a lo señalado en dichos artículos, se dispone que la Dirección General del Registro constará del número de Departamento que sean necesarios y que integrarán por un lado la agencia central que tendrá por cede la ciudad de México, capital de la República Mexicana y por otro las agencias locales que el Ejecutivo señale por medio de la Secretaría de Marina en cada uno de los puertos que para tal efecto se establecerán con su respectiva jurisdicción.

Se han señalado como Departamentos los siguientes los cuales formarán la Agencia Central y son:

- I.—Departamento de buques y yates.
- II.—Departamento de concesiones.
- III.—Departamento de sociedades navieras.
- IV.—Departamento de inscripciones preventivas.
- V.—Departamento de índice y apéndices.

Se han organizado en este Proyecto de Reglamento en Departamentos las principales materias a tratar en lugar de Secciones, como tradicionalmente se ha hecho en los Registros de la Propiedad y de Comercio, por razones principalmente económicas.

e).—*Capítulo II. Departamento de buques y yates.*—Se inscribirán en este Departamento todos los actos jurídicos relativos a los mismos como: adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento con sus características y especificaciones; así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre ellos; además se inscribirán en este Departamento todos los gravámenes que se constituyan sobre ellos y los contratos de construcción.

Para una mejor distribución de dichos actos, se les podrá clasificar en varios libros, los cuales se llevarán de acuerdo con la siguiente clasificación:

I.—Buques propiedad de los gobiernos, los cuales a su vez se subclasificarán en: a).—Federales; b).—Estatales y, c).—Municipales.

II.—Buques de organismos descentralizados y empresas de participación estatal.

III.—Buques de propiedad privada.

IV.—Yates.

V.—Contratos y permisos para construcción de buques y yates.

En cuanto a los datos que deberán contener los libros serán; las características del buque o yate; de su propietario, arrendador o poseedor por cualquier título y los gravámenes que pesen los mismos. Por otra parte en el reverso de cada hoja se harán las anotaciones correspondientes referentes al propietario o a los copropietarios en su caso, señalando el número de quirates pertenecientes a cada uno de estos últimos; además se anotarán: los datos concernientes a la matrícula, las dimensiones principales de eslora, manga y puntal, franco bordo de verano; en cuanto al arqueo, el tonelaje bruto y el tonelaje neto; los materiales del casco, la potencia y marca de la máquina y sus modificaciones posteriores en caso de haberlas.

f).—*Capítulo III. Departamento de Concesiones.*—Como su nombre lo indica se inscribirán en dicho Departamento las concesiones, entendiéndose por tal "el procedimiento por el cual una persona pública, llamada autoridad competente, confía a una persona, física o moral llamada concesionario, el cuidado de manejar un servicio público bajo el control de la autoridad concedente, mediante una remuneración que consiste habitualmente en las cuotas que el concesionario percibirá de los usuarios del servicio. Se diferencia la concesión de explotación de bienes, de la concesión de servicios públicos en que mientras en ésta el concesionario se obliga a prestaciones frente al público que por su carácter remuneratorio compensan las inversiones del capital privado; en aquéllas el concesionario se limita a aprovecharse de los productos de la explotación para la que obtuvo la concesión". (5)

Por tanto en este Departamento se inscribirán las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas, fluviales, lacustres, portuarias o que se realicen en la plataforma continental o en los zócalos submarinos, anotando sus características y finalidades.

También las concesiones por las que se presten servicios marítimos,

fluviales, lacustres o portuarios y las concesiones por la cuales se establezcan astilleros, diques y varaderos.

Para efectos de inscripción de tales concesiones se ha pensado dividir en tres libros dichas anotaciones, señalando uno por cada tipo de concesión de los anteriormente señalados o sea:

- I.—Concesiones para obras e instalaciones.
- II.—Concesiones para prestación de servicios.
- III.—Concesiones para astilleros, diques y varaderos.

Al igual que en el capítulo anterior, se contendría en dichos libros, una descripción pormenorizada de las características de dichas concesiones o sea el nombre del concesionario, la fecha de otorgamiento de la concesión, la fecha de su terminación o rescisión en su caso, la extensión del área concesionada, el tipo de obra de que se trate, la instalación o servicios, la finalidad de la obra; además se anotarán los gravámenes que pesen sobre ella si los hay (todo lo anterior se anotará en el reverso de cada hoja).

g).—*Capítulo IV. Departamento de sociedades navieras.*—Se inscribirán en este capítulo las escrituras por las que se constituyan, modifiquen o extingan dichas personas morales; los contratos que celebran dichas sociedades, los cuales deberán constar en escritura pública; además los contratos de transporte de cosas en buques y los conocimientos de embarque.

Entendiendo por sociedad mercantil "el acto jurídico mediante el cual los socios se obligan a combinar sus recursos o sus esfuerzos para la realización de un fin común, de acuerdo con las normas que, para algunos de los tipos sociales en ella previstos, señala la ley mercantil".

(6)

Por igual en este capítulo se dividirán dichos títulos inscribibles en tres libros:

- I.—Sociedades navieras.
- II.—Contratos relativos a dichas sociedades navieras.
- III.—Contrato de transporte de cosas en buques y conocimiento de embarque.

En los libros se anotarán pormenorizadamente las características de las sociedades navieras y sus gravámenes; en el reverso de cada hoja, en el espacio destinado para ese efecto se referirán los elementos constitutivos de las sociedades y de los contratos expresados en los títulos correspondientes.

h).—*Capítulo V. Departamento de inscripciones preventivas.*—En este Departamento se anotarán los títulos o documentos de cuya inscripción definitiva se rehuse el Director General; los actos ejecutados y los contratos otorgados en una localidad que se encuentre fuera de la jurisdicción de la Agencia del Registro Público Marítimo Nacional en donde se solicite la inscripción, cuando no reúnan a juicio del registrador, las formalidades exigidas por las leyes del lugar de otorgamiento y si además no tienen el carácter de inscripciones conforme las disposiciones del Código Civil del Distrito Federal, de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo y de este reglamento.

También se inscribirán los avisos notariales que tengan relación con el objeto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, según se establece en su artículo 1o. "Serán objeto de esta ley: la navegación marítimo-portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo", y con el Reglamento de Yates.

Además los títulos en los que la cuantía de la o las operaciones que amparan, no se ajusten a juicio del registrador a la calidad en términos de valores comerciales. Y por último, los títulos relativos a la enajenación de buques por los cuales el vendedor se reserva la propiedad del bien, hasta el cumplimiento de la condición suspensiva que se hubiese pactado.

Para los efectos de tales inscripciones se han dividido en tantos libros como apartados se señalaron o sea:

I.—Inscripciones rehusadas.

II.—Actos y documentos celebrados en localidades no jurisdiccionadas.

III.—Avisos notariales.

IV.—Cuantías irreales.

V.—Enajenaciones con reservas de dominio.

Todas las mencionadas inscripciones contendrán las características de los actos, contratos, avisos notariales y cuantía de las operaciones, anotando al reverso de cada hoja los elementos que a juicio del registrador, hubiesen dado lugar a la no inscripción definitiva de dichos títulos o documentos.

i).—*Capítulo VI. Departamentos de índices y apéndices.*—Este último de los departamentos, lo podríamos clasificar como de trámite administrativo.

Dicho Departamento tendría por objeto proporcionar los medios necesarios para la fácil localización de las inscripciones, ya sean éstas

definitivas o preventivas; además nos sirve para conservar duplicados de todos los documentos que se presenten a inscripción, así como la guarda de los libros.

Todo título o documento que se trate de inscribir en este Registro Público Marítimo Nacional, se recibirá en la Oficialía de Partes primeramente, después de ello se imprimirá tanto en el original como en las copias, un sello para constancia de haberlo recibido, el cual contendrá: hora, día, mes, año, lugar de presentación, anexos y el número progresivo que le corresponda por tal motivo; se devolverá a la persona que lo ha presentado una copia que tendrá el carácter de recibo, la cual tendrá la firma del encargado de esta oficina (oficialía de partes).

En este Departamento se obtendrán tres copios de cada uno de los documentos que se presenten, después de ello, se le turnará al Departamento que corresponda, junto con sus originales, si no fuese posible el mismo día, a más tardar dentro del día siguiente al que fue presentado.

Cuando ya hubiese sido inscrito en el Departamento respectivo, dicho título o documento se devolverá a este Departamento de Índice y Apéndices, para que una de las copias de las que antes se mencionó, sujetas a inscripción, se anexe al libro que corresponda, mientras que el original y la otra copia se le devolverá al solicitante.

Igualmente se anexará en el apéndice correspondiente el recibo firmado que sirvió de constancia al presentar la solicitud de inscripción y que ahora constará de que se le han entregado los documentos ya inscritos. La personas a la que se entreguen dichos documentos podrá ser tanto la que los llevó por primera ocasión y que por tanto presentará la copia sellada de recibo de ellos o el directamente interesado, previa identificación, expidiéndole en tal caso un recibo escrito que sirva de prueba, el cual también se agregará al apéndice.

Igual trámite se seguirá en el caso de que no se llevaren a cabo las inscripciones que se solicitaron, por lo que tendrá que devolverse el título o documento al solicitante.

En cuanto al número de apéndices, éstos serán tantos como libros existan y se irán formando por la recopilación de los duplicados de todos los documentos con sus anexos que se presenten a inscripción, los cuales serán encuadrados para su protección.

Cuando se trate de solicitudes presentadas en una agencia local, el Jefe de la misma expedirá el recibo correspondiente, teniendo inmediatamente la obligación de comunicárselo al Director General y de remitirle dichos documentos a la agencia central.

j).—*Capítulo VII. De las inscripciones en general.*—En este capítulo se tratarán las generalidades de las inscripciones detallándose todos y cada uno de los pasos a seguir al solicitarlas.

Tenemos así, que se establece como obligatoria la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, de todos los actos y contratos que sean materia de este Reglamento, además que sólo podrán pedirse por todo aquel que tenga un interés legal en asegurar el derecho que va a registrar o por el Notario que haya autorizado la escritura de que se trate. Por lo anterior podemos comprender, que dichas inscripciones no se llevan acabo de "oficio", sino que deben hacerse merced al impulso de particulares, siguiendo con ello los lineamientos generales de los principales institutos registrales del mundo.

Además serán materia de este registro, todos los actos y contratos que por disposición legal consten en escritura pública, así como los avisos notariales, las sentencias y providencias judiciales, cuando tengan relación con la materia de este Reglamento; la inscripción de los contratos de transporte de cosas en buques y los conocimientos de embarque que es potestativo de los interesados y notarios en su caso.

Cuando cualquier tipo de dichos actos se hubiese pronunciado en un país extranjero, se inscribirán en este Registro, aunque siempre sujetos a las circunstancias que señala el artículo 3005 del Código Civil: "que dichos actos o contratos se hubiesen celebrado en el Distrito Federal o Territorio, por lo cual habría sido necesaria su inscripción; que se encuentren debidamente legalizados y que cuando se trate de resoluciones judiciales, se ordene su ejecución por la autoridad judicial que corresponda"; de los artículos 96, 97 y 105 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que ya se examinaron y en el 2o. del Reglamento de Yates, también visto.

Además se observará lo que dispone el artículo 135 párrafo II del Código Federal de Procedimientos Civiles: "los exhortos que de esas naciones se dirijan a los Tribunales de la República, podrán también enviarse directamente por el Tribunal o Juez exhortante al exhortado, bastando que sean legalizadas por el Ministro o Cónsul mexicano residentes en la nación o lugar del Tribunal exhortante". Y, la fracción IV del artículo 15 de la Ley Orgánica del Servicio Exterior Mexicano: "Son obligaciones de los jefes de representaciones consulares: . . . IV.—En los términos señalados por el Reglamento ejercer funciones notariales en los actos y contratos celebrados en el extranjero que deban ser ejecutados en territorio mexicano. Su autoridad tendrá fuerza legal, en toda la República, a la que tienen los actos de los Notarios del Distrito y Territorios Federales".

Podemos añadir que cuando dichos documentos en los que constan tales actos estén redactados en idiomas distinto del español, se tendrá que hacer traducción de éste, entendiéndose que la traducción se hará por los propios interesados, pero con la aprobación del Registro Público Marítimo Nacional, por representación de su Director General, siendo por tanto el perito traductor autorizado por el mismo Director General.

El interesado en la inscripción de cualquier título o documento se presentará en la Oficialía de Partes que le corresponda de la agencia del Registro Público Marítimo Nacional, con una solicitud en que manifieste su deseo de inscripción, debiendo hacerlo por escrito, anexándole a dicha solicitud dos copias.

A continuación se establecerá el procedimiento a seguir después de la presentación de la solicitud correspondiente, señalándose como primera persona a la cual se dirigirá el solicitante al Director General del Registro, pero en caso de inconformidad por la decisión en dicha autoridad, podrá recurrir en apelación ante el Oficial Mayor de Marina e inclusive en el caso de que éste también fuese del mismo criterio que el Director General, ante el mismo Secretario de Marina, señalándose los pasos en que deberán interponer cada uno de dichos recursos..

El Director General podrá negarse a efectuar alguna inscripción en forma definitiva, por lo cual sólo hará la inscripción preventiva, mientras el juez decide si se hace o no dicha inscripción, concediéndole la razón al Director General o al interesado; en éste último caso, ordenando el Juez al Director que haga la inscripción definitiva.

Por haber agencia central y agencias locales, todas las inscripciones se harán en partida doble, en forma clara, sin más abreviaturas que las que existan en dichos títulos o documentos, salvo el caso de las transcripciones porque es indudable que al haberlas deberán ponerse tal y como se hallen en el original; además cuando hubiese alguna equivocación y se advierta el error antes de firmar la inscripción, se harán sólo enterrerregionaduras necesarias, pasando sólo una línea delgada en el error, pero de modo de que se pueda leer, haciéndose notar esto al final con la palabra "sí vale". Cuando ya se hubiese firmado la inscripción por el registrador solamente se podrá corregir en la forma y términos que se señalan para las rectificaciones.

Toda inscripción que se solicite en este Registro Público Marítimo Nacional, deberá expresar:

1o.—Las características sustanciales del derecho que se constituya, trasmita, modifique o extinga, con expresión en cada caso de la naturaleza del acto o contrato.

2o.—Cuando se trate de hipotecas, la época en que podrá exigirse el pago del capital garantizado, si causa réditos la tasa o el monto de éstos y desde qué fecha deben correr.

3o.—Una relación pormenorizada que señala las características medulares del documento como son: nombre, edad, domicilio, profesiones de las personas que por sí mismas o por medio de representantes hubieren celebrado el contrato o ejecutado el acto sujeto a inscripción; tratándose de personas morales se designará por su razón social o su nombre comercial y por último la fecha del título o documento y el funcionario que lo autorizó, sin olvidar además, la hora, día, mes, año, lugar de presentación de éste en la agencia del Registro Público Marítimo Nacional correspondiente.

4o.—Las características de buques y yates o sea las ya mencionadas: matrícula, dimensiones principales de eslora, manga y puntal, tonelaje bruto de arqueo, tonelaje neto de arqueo, franco bordo de verano, material del casco, marca y potencia de las máquinas. Las modificaciones posteriores y las cancelaciones serán objeto de una nueva inscripción.

5o.—Cuando se trate de concesiones se establecerá la fecha, términos y condiciones en que fuese otorgada, así como las garantías que dio el concesionario.

6o.—Tratándose de sociedades navieras, sin lugar a dudas sus bases constitutivas.

Efectuado el Registro, los documentos que para tal efecto se exhibieron serán devueltos con un sello que especifique el número de la inscripción, el libro bajo el cual quedó anotado, el Departamento correspondiente, la cantidad que se pagó por concepto de derechos de inscripción y el lugar y fecha del pago.

k).—*Capítulo VIII. Rectificación, cancelación y extinción de las inscripciones.*—En primer lugar se habla de las rectificaciones, éstas podemos decir que únicamente procederán a petición de parte interesada, teniendo como causa un error material o de concepto.

Lógicamente habrá que definir a cada uno de ellos para saber cuándo se podrá hacer la rectificación de un título o documento, así, decimos que hay error material "cuando inintencionalmente se inscriben unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia no esencial del acto o documento que se registre o se equivoquen los nombres propios, apellidos o las cantidades al copiarlos del título o documento, sin que por ello se cambie el sentido general de la inscripción, ni de ninguno de sus conceptos".

Por otra parte hay error de concepto, "cuando al expresarse en la inscripción alguno de los contenidos en el título o documento, se altere o varíe sustancialmente su sentido, ya porque al registrarse se hubiere formado un juicio equivocado del contenido o por una errónea clasificación del título o documento en ellos consignados o por cualquiera otra circunstancia semejante".

Por lo tanto cuando se trate de errores de concepto pueden presentarse dos casos en las inscripciones: 1o.—Anotaciones o cancelaciones sólo se rectificarán después de que por escrito se manifieste tanto por los interesados como por el Director General y en ocasiones por mandamiento judicial. 2o.—Tratándose de errores en los asientos de presentación y notas, bastará la rectificación hecha por el Director General con acuerdo del Oficial Mayor de Marina.

Dicho error de concepto sólo se rectificará, por medio de una nueva inscripción presentando el título inscrito si el Director General del Registro Público Marítimo Nacional, reconozca su error, por medio de un acuerdo respectivo o la autoridad judicial que ha conocido del caso lo declara.

Cuando se tuviese que expedir un título nuevo, porque el error fue producido por una redacción vaga e inexacta del documento, pueden las partes ya así haberlo convenido, aunque en otras ocasiones es por una sentencia judicial.

En cuanto a los errores materiales por cambio de unas palabras por otras, ya se había dicho al hablar de las inscripciones en general, que cuando se adviertan éstas antes de la firma del registrador, se pondrá enterrrenglonado, y sólo se pasará una línea suave sobre el error, de modo que se pueda leer y antes de la firma del registrador la frase "sí vale", pero si ya ha firmado el registrador, entonces se hará un nuevo asiento.

Como consecuencia del sistema doble que se llevará de agencia central y agencias locales, cuando se necesite hacer una rectificación o cancelación de alguna inscripción o cancelación, se rectificarán en ambas los asientos relativos a ella que se encuentren en los libros.

En cuanto a las cancelaciones de inscripciones se harán mediante un nuevo asiento en el que se exprese claramente la inscripción que se cancela, los motivos de la misma, la fecha de la orden judicial o el acuerdo del Director General.

En caso de cancelación de un embargo, secuestro, intervención de inmuebles o cédulas hipotecarias, sólo se hará por mandamiento escrito de la misma autoridad que lo ordenó, o en su caso por el consentimiento del acreedor.

Por último las inscripciones se extinguen por las causas previstas en el Código Civil, Tercera Parte, Título Segundo, "Del Registro Público". Capítulo VI "De la extinción de las inscripciones", en cuanto sean aplicables a este Proyecto de Reglamento.

1).—*Capítulo IX. De las certificaciones.*—En este capítulo, cualquier persona que tenga interés en conocer alguna inscripción que conste en los libros del Registro Público Marítimo Nacional, podrá solicitar la copia o copias certificadas que necesite, ante el Director General o en su caso las constancias de que no existen en dichos libros, anotación alguna respecto de la información que solicitan.

Después de presentada dicha solicitud de certificación, la cual deberá hacerse por igual en original y dos copias que en el caso de solicitud de inscripción, se dirigirá al Director General, éste la turnará al Jefe del Departamento de Índice y Apéndices, para que ordene las buscas necesarias; éste a su vez deberá informar al Director General de ellas, señalando lo que se pide y además la cotización de derechos a pagara por el solicitante; después de ello el Director tendrá la obligación de informar al solicitante de ello, para que éste efectúe dicho pago y puedan extenderse las copias que solicite, debidamente autorizadas por el Director General, el Subdirector y el Jefe del Departamento de Índice y Apéndices o en el caso de agencias locales, el Jefe de la agencia local, para lo cual serán selladas, debiéndose en dicho sello mandar imprimir lo siguiente: "Secretaría de Marina. Dirección General del Registro Público Marítimo Nacional" y en su caso la agencia de que se trate (central o local), indicando su ubicación.

Dichas inscripciones podrán ser: de inscripciones de cualquier clase relativas a bienes determinados, en las cuales se indicará que se informe sólo de un período definido en la solicitud de ese bien y que no está cancelado; certificación de inscripciones de especie determinada comprendiendo todos los de esa clase que no estén cancelados y expresando que no hay ya otras de ellas; la certificación de inscripciones hipotecarias hechas a persona señalada, en la que se comprenderán todas las constituidas y que no se hubieren cancelado; por último aquellas certificaciones en las que consten los gravámenes o su inexistencia, por lo cual se hará referencia a las inscripciones relativas, mencionando las anotaciones preventivas en caso de haberlas o cualquier nota de presentación de un documento, en el que se constituya un derecho real o se establezca una limitación de dominio.

Sin embargo, se señala como obligación del Director General del Registro, el recibir toda solicitud de certificación, pero, podrá devol-

verlas si no están expresadas con claridad y precisión, ya sean de bienes, personas o los períodos a que se refieren y ya sean los solicitantes particulares o de la misma autoridad judicial o administrativa.

m).—*Capítulo X. De los derechos.*—Todo servicio que se preste en el Registro Público Marítimo Nacional, causará derechos los cuales serán pagados por los interesados.

Los derechos según se definen en el artículo 3o. del Código Fiscal de la Federación son: "Las contraprestaciones requeridas por el poder público en pago de servicios de carácter administrativo prestados por él".

Primero se pagará por lo tanto en el Registro Público Marítimo Nacional, por cualquier examen de documentos que se presentan para su inscripción, rectificación o cancelación una cantidad, la cual será fijada posteriormente.

Después vendrán las inscripciones definitivas o preventivas, fijando el pago sobre el valor de las operaciones que consten en los títulos o documentos; cuando sea indeterminado el valor se fijará otra cantidad; cuando una parte esté determinada y otra no, se pagarán por la determinada lo que fije la tarifa conforme el valor de la cosa y la indeterminada por la cantidad fija que se hubiese acordado para estos casos y, en caso de prestaciones periódicas, se valuarán en la suma de éstas, si se puede determinar su cuantía, en caso contrario, por lo que resultara, computándose lo de un año.

A continuación por los contratos de transporte de cosas en buques o su conocimiento de embarque, se tomará como base, la suma del valor de las mercancías y el importe del flete.

Por cuanto a las rectificaciones y cancelaciones, se pagará de conformidad con la tarifa señalada para las inscripciones definitivas o preventivas.

Otra tarifa importante será la que se señale para las concesiones, ya que éstas por su índole significarían una cantidad bastante considerable.

Y, por último, la inscripción de las sociedades navieras, que también aportaría una cantidad apreciable, tomando como base para la tarifa de registra, el capital de dicha sociedad.

Todo lo anterior por cuanto se refiere a tarifas sobre inscripciones de registro, pero además por la expedición de certificados relativos a constancias que se encuentren en el Registro Público Marítimo Nacional, se pagará una cuota anticipada, que cubrirá las buscas que se practicasen al momento de presentar la solicitud en la oficialía de partes.

Después ya vendrá la expedición de los certificados de cuya constancia se hallen en el Registro y por los cuales se pagará según el número de ellos o de hojas que se soliciten.

n).—*Capítulo XI. De los libros del Registro.*—Este capítulo de trámite administrativo será el que especifique como serán los libros: tamaño, forma, material, anotaciones marginales.

Los libros se formarán con las hojas de papel en cuyo anverso se reproduzca el contenido de los documentos que ya han sido inscritos preventiva o definitivamente por orden del Director General.

Tendrán una medida de 39 cm. de largo x 25 cm. de ancho, llevando el diseño y la composición química que permitan el más amplio margen de seguridad; la primera y la última hojas serán destinadas para que sean autorizadas por el Oficial Mayor de Marina, cuando ya el libro esté formado y empastado.

En cuanto el número de hojas que se fijará como límite para cerrar un libro, será el más próximo a 300, cuidando de no dejar que una inscripción quede incompleta; además cada libro en su portada y lomo deberá llevar anotado el Departamento y la materia que le corresponda, así como el tomo.

En el reverso de cada hoja de los libros, será el lugar en que se destiene para practicar las anotaciones marginales, las cuales se harán en forma sucinta debiendo constar las firmas de las autoridades registrales que intervengan en la inscripción, ya sea ésta preventiva o definitiva.

Tanto en la agencia central como en las locales, se formarán las series de libros que correspondan a las denominaciones que se establecieron al clasificar los diversos departamentos o sean: del Departamento de buques y yates 5, del Departamento de concesiones 3, del Departamento de sociedades navieras 3, y, del Departamento de inscripciones preventivas 5. Total 16 libros.

ñ).—*Capítulo XII. Del Personal.*—Este capítulo también es de mero trámite administrativo, en él se señalan las características del personal, requisitos para integrarlo, sus denominaciones y obligaciones de cada miembro de la oficina.

El Registro Público Marítimo Nacional constará de los siguientes empleados:

- a).—Director General.
- b).—Subdirector General.
- c).—Jefes de Departamento.
- d).—Subjefes de Departamento.
- e).—Agentes locales.
- f).—Ayudantes de los agentes locales.
- g).—Dictaminadores.
- h).—Oficiales y demás empleados que fueren necesarios (secretarías, mozos).

El Director General y el Subdirector General, necesitarán como requisitos indispensables para desempeñar el cargo de tales empleados: 1o.—Ser abogados, con Cédula Profesional expedida por la Dirección General de Profesiones de la Secretaría de Educación Pública y contar además el primero con cuando menos cinco años de práctica profesional y el segundo con cuatro años; y 2o. requisito, ser de reconocida probidad y no haber sido condenado en causa criminal.

En cuanto a los Jefes y Subjefes de Departamento y los Dictaminadores, además de los requisitos anteriores, diferirán en que la práctica profesional, será de tres años mínima, con excepción del Jefe y Subjefe del Departamento de Índice y apéndices, a los que bastará; con ser ciudadanos y que a juicio del Director General, tengan la aptitud suficiente para desempeñar el cargo.

Cuando se trate de desempeñar el cargo de agente local, además de comprobar que es de reconocida probidad y no haber sido condenado en causa criminal, presentará un examen práctico ante el Director General, el Subdirector general o algún Jefe de Departamento que designe el propio Director, en el que compruebe que tiene los conocimientos generales sobre las inscripciones de títulos o documentos, la forma de hacerlos y el funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional.

Entre las principales obligaciones del Director General están:

1o.—Ordenar cuando se hayan cumplido los requisitos legales y reglamentarios, se practiquen las inscripciones preventivas o definitivas, en el anverso de las hojas del libro correspondiente, autorizándolas con su firma.

2o.—Autorizar con su firma, después de que hayan sido verificadas y firmadas por el Dictaminador, el Jefe del Departamento que corresponda y el Sub-director general, todas las anotaciones de que han quedado inscritos los títulos o documentos que así lo requieran. Igualmente cuando se trate de certificaciones o de inscripciones que obren en los libros de Registro y que deban expedirse por conducto de la agencia central.

3o.—Rendir los informes en los juicios de amparo que se promuevan en contra de las autoridades marítimas, por actos de éstas que estén vinculados con el Registro Público Marítimo Nacional.

Son obligaciones del Subdirector general:

1o.—Suplir al Director General durante las ausencias de éste.

2o.—Autorizar con su firma, después de que hayan sido verificados y firmados por el Dictaminador y el Jefe y Subjefe del Departamento que corresponda, todas las anotaciones de que han quedado inscritos los ti-

tulos o documentos que así lo requieran. Cuando se trate de certificaciones se hará lo mismo.

En cuanto a los Jefes de Departamento: 1o.—Hacer la cotización de los derechos que deban cubrir los interesados por los servicios que se presten en el Registro Público Marítimo Nacional.

2o.—Hacer las inscripciones por riguroso turno, según el orden de presentación de los recibos de pago de los derechos respectivos.

3o.—Autorizar con su firma, después de que hayan sido verificados y firmados por el Subjefe y el Dictaminador que corresponda del Departamento a su cargo, todas las inscripciones que se hicieren, las anotaciones que se practicaren en el reverso de aquellas, así como los dictámenes y notas que deben ponerse al calce de los títulos o documentos registrados; en el caso de las certificaciones igualmente autorizará con su firma.

Los Subjefes del Departamento: 1o.—Proyectar en unión del Dictaminador correspondiente, la cotización de los derechos que deben cubrir los interesados por los servicios que se presten en el Registro Público Marítimo Nacional.

2o.—Suplir al Jefe del Departamento en sus ausencias.

3o.—Autorizar con su firma, después de que haya sido verificado por el Dictaminador que corresponda, todas las inscripciones que se hicieran; lo mismo en las certificaciones.

En cuanto a los Agentes locales: 1o.—Hacer la cotización de los derechos que deban cubrir los interesados, únicamente por lo que se refiere al anticipo en las buscas para cualquier clase de inscripción, rectificación, cancelación o certificación relativa a las constancias del Registro Público Marítimo Nacional.

2o.—Autorizar con su firma, después de que hayan sido verificadas y firmadas por el Ayudante que corresponda de la Agencia local a su cargo, todas las certificaciones de datos o inscripciones que obren en los libros de Registro.

Por lo que toca a los Ayudantes de las Agencias locales: 1o.—Suplir al Agente local en sus ausencias.

2o.—Autorizar con su firma todas las certificaciones de datos o de inscripciones que obren en los libros de Registro y que deban expedirse por conducto de la Agencia local.

Por último los Dictaminadores tendrán como obligaciones: 1o.—Autorizar con su firma, después de que hayan sido verificadas por él, todas las certificaciones de datos o de inscripciones que obren en los libros del Registro y que deban expedirse por conducto de la agencia central o local.

La jurisdicción de las agencias del Registro Público Marítimo Nacional que se ha pensado en este Proyecto de Reglamento son las siguientes:

I.—Agencia Central, con jurisdicción en el Distrito Federal.

II.—Tampico, Tamps., agencia local con jurisdicción desde la desembocadura del Río Bravo hasta Punta Delgada.

III.—Veracruz, Ver., agencia local con jurisdicción desde Punta Delgada hasta el limite de los Estados de Veracruz y Tabasco.

IV.—Ciudad del Carmen, Camp., agencia local con jurisdicción en los Estados de Tabasco y Campeche, incluyendo las islas de la Sonda de Campeche situadas frente al litoral.

V.—Progreso, Yuc., agencia local con jurisdicción en el Estado de Yucatán y Territorio de Quintana Roo.

VI.—Ensenada, B. C., agencia local con jurisdicción en el Estado de Baja California.

VII.—La Paz, B. C., agencia local con jurisdicción en el Territorio de Baja California.

VIII.—Guaymas, Son., agencia local con jurisdicción en el Estado de Sonora.

IX.—Mazatlán, Sin., agencia local con jurisdicción en los Estados de Sinaloa y Nayarit.

X.—Manzanillo, Col., agencia local con jurisdicción en los Estados de Jalisco y Colima.

XI.—Acapulco, Gro., agencia local con jurisdicción en el Estado de Guerrero.

XII.—Salina Cruz, Oax., agencia local con jurisdicción en los Estados de Oaxaca y Chiapas.

XIII.—Las Entidades Federativas que no están jurisdiccionadas, a alguna de las agencias locales antes mencionadas, dependerán de la Agencia Central.

o).—*Transitorios*.—En cuanto a los artículos transitorios, sólo señalarán que dicho Reglamento entrará en vigor (días) después de ser publicado en el Diario Oficial de la Federación; por lo que se refiriere a la aplicación de sus disposiciones a títulos de fecha anterior, sólo se hará cuando no se viole con ello derechos adquiridos, tomando como fecha cierta de un documento para tales efectos, según sea público, la fecha en que aparezca extendido y cuando sea privado, el día en que se presente al Registro Público Marítimo Nacional para su ratificación o inscripción, o el día en que fuese ratificado ante el Juez de Paz o Autoridad Municipal o el día en que se hubiese inscrito en la Sección

de Comercio del Registro Público de la Propiedad del Distrito Federal y la fecha en que se entregue a un funcionario público por razones de oficio.

Y, en último término, la Secretaría de Marina y el Departamento del Distrito Federal, a través de sus respectivos Directores, serán los que publiquen con la debida oportunidad, la fecha en que el Registro Público de la Propiedad del Distrito Federal, a través de su Sección Comercio, cesará de realizar inscripciones y comenzará a funcionar el Registro Público Marítimo Nacional.

4.—LA DIRECCION DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.—Como consecuencia de la expedición del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, surgirá de inmediato la necesidad de crear la Dirección General del mismo, como se prevé en el propio Proyecto de Reglamento, además de que esta Dirección deberá ser la encargada directa de aplicar el ordenamiento legal antes mencionado o sea que es la más indicada para regir el funcionamiento del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, ciñéndose a lo previsto en dichas disposiciones.

Podemos decir que concurren a la posible creación de la Dirección General de este Registro, diversos factores como son: jurisdicción, personal y elementos materiales.

En cuanto a la jurisdicción, como lo dispone la ley de Navegación y Comercio Marítimos, es de carácter nacional, por lo que atendiendo a las disposiciones que ordenan su creación, se establece como agencia central, la ciudad de México, capital de la República y once agencias foráneas que comprenden todas las Entidades Federativas que poseen costas (las cuales ya se han enunciado al final del Proyecto de Reglamento, indicado tanto los puertos, como el límite del Estado o Estados que comprende), con excepción del Estado de Michoacán, que carece de puertos y que tiene mejores vías de comunicación con la ciudad de México, a cuya oficina quedarían jurisdicionados los actos inscribibles en este Registro, así como aquellos que se realicen en las entidades federativas no jurisdicionadas a agencias foráneas.

En cuanto al personal, la creación de la Dirección General del Registro, traerá como consecuencia el nombramiento de los empleados que le sean necesarios y de acuerdo con los señalados en el capítulo "Del Personal" que se enuncian, ya que se proyecta la utilización de los medios más modernos de reproducción electrónica, que por tanto nos traerá una serie de reformas en el sistema registral, con lo cual el número de empleados será mínimo, en atención al fin de esta nueva depen-

dencia que será el de prestar servicios al público con la consiguiente contraprestación en dinero en pago de éstos, haciendo por tanto del Registro Público Marítimo Nacional, una nueva fuente de ingresos de la Secretaría de Marina en particular, y del Ejecutivo en general.

En cuanto a los elementos materiales, como ya se dijo, se proyecta el uso de aparatos mecánicos y sistemas modernos adecuados, ya que estos traerán como consecuencia la protección por un lado del patrimonio de los interesados y aún de los terceros y por otro, el ahorro de tiempo que implica este sistema al otorgarle agilidad, modernismo y eficiencia, elementos todos ellos que propician el desarrollo marítimo.

Hasta antes de la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el Código de Comercio disponía, en el título relativo a la navegación, que fuera el Registro Público de la Propiedad de la ciudad de México, el que, en su sección de Comercio, destinara libros para las inscripciones de los actos jurídicos relacionados con los buques; libros manejados con los inconvenientes, no sólo del desconocimiento en la materia, sino aún más, carentes de celeridad en la publicidad de las inscripciones para todos aquellos actos que se celebrasen fuera del Distrito Federal.

Actualmente, las operaciones mercantiles relacionadas con las embarcaciones han tomado un gran incremento no sólo en lo que se refiere a la transmisión de los derechos de propiedad, mediante contratos de compra-venta, sino los contratos de fletamento, los de seguro marítimo, las hipotecas navales, los créditos refaccionarios y otros más, que son cada día más frecuentes, sobre todo con el auge de la industria pesquera.

Hasta la fecha la Marina Mercante y la Flota de recreo, están integradas por cerca de 14,000 embarcaciones que, distribuidas en los 10,000 Kms. de litoral y en ríos y lagos, naturales y artificiales, forman un todo disgregado que hace inoperante el sistema registral por anacrónico e ineficaz.

En el presente Proyecto de Registro y su funcionamiento, se parte de la base de que los libros se irán formando en el transcurso del tiempo, mediante las copias de los documentos inscribibles; dichas copias podrán obtenerse a través de los más modernos elementos de reproducción (máquinas "xerox", que si bien representarían por el momento un gasto, quedarían pagadas en poco tiempo con las mismas utilidades que se percibirían con la inscripción de los documentos), sin necesidad de utilizar libros incómodos e imprácticos en donde, bien a mano o en máquinas de escribir de tipo especial, el empleado durante horas enteras se dedica a copiar documentos, pero con el presente método que se indica, en 15

segundos, se obtiene copias de gran nitidez y economía y cuyas características de impresión impiden su alteración.

Además se pretende utilizar papel seguridad con diseños especiales de impresión y composición química que los hacen verdaderamente infalsificables y aún el empleo de ácidos borra-tinta se denuncia al instante, así como cuando se raspa la superficie de estos papeles, también de inmediato se acusa su alteración.

Para la formulación de un "Índice" que fuese verdaderamente funcional, no sólo en cuanto a la facilidad de su manejo, sino porque facilitaría al día, las buscas y localizaciones de las inscripciones en el Registro, ya que dicho Índice, no sólo podría integrarse por el número de entrada, sino también por nombre de la embarcación inscrita, por fecha, por lugar, por materia o por clase de inscripción, bien podría pues utilizarse máquinas de tipo IBM.

Teniendo en cuenta lo anterior, en dicho Proyecto se ha hecho tratando de eliminar añejos usos de Derecho Registral, que por muchos años han convertido a los Registros Públicos en entidades terroríficas, en las que el público lo único que encuentra son dilaciones y, en consecuencia, considerables perjuicios en sus intereses, en donde resulta que verdaderamente se les tenga pavor por su ineficacia, irregularidades que se pretende corregir con este sistema que se propone adoptar.

Concluyendo, el Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional que se propone es necesario, para contar con un instrumento legal que sirva para obtener por un lado la protección necesaria y oportuna de los derechos registrados y por otro, para facilitar las relaciones del tráfico marítimo sobre todos los bienes inscritos, ya que con el proyecto que se sugiere, se pretende obtener una mayor rapidez en las operaciones, lo cual traería consigo no sólo beneficios de tipo económico, en cuanto se lograría una mejor regulación tributaria, sino que además, contaríamos con un mejor control administrativo.

BIBLIOGRAFIA DEL CAPITULO QUINTO.

- (1).—"Introducción al estudio del Derecho" por Eduardo García Maynes. Editorial Porrúa. México, 1966. 9a. edición p. 127.
- (2).—García Maynes, op cit. p. 128.
- (3).—"Derecho Administrativo" por Gabino Fraga. Editorial Porrúa. México, 1966 .11a. edición. p. 103.
- (4).—Dicho Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional, ha sido elaborado por el Capitán de Fragata y Licenciado Pedro Ocampo Calderón, quien muy gentilmente me lo facilitó para su estudio.
- (5).—Fraga, op cit. p. 253.
- (6).—"Derecho Mercantil" por Roberto L. Mantilla Molina. Editorial Porrúa. México, 1966. 9a. edición. p. 184.

Legislación.

- 1.—Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. artículo 89 fracción I.
- 2.—Ley de Navegación y Comercio Marítimos artículos 96, 97, 105 y 4o. transitorio.
- 3.—Código Civil artículo 3005 y Capítulo VI (extinción de las inscripciones).
- 4.—Código Federal de Procedimientos Civiles artículo 135 párrafo 2o.
- 5.—Código Fiscal de la Federación artículo 3o.
- 6.—Ley Orgánica del Servicio Exterior Mexicano artículo 15 fracc. IV.
- 7.—Reglamento del Registro Público de la Propiedad.
- 8.—Reglamento de Yates artículo 2o.

CONCLUSIONES

1.—Aunque se ha tratado de encontrar los orígenes del Registro desde épocas muy remotas (Egipto, Roma), éste no aparece como la institución que tenemos hasta nuestros días sino hasta la época moderna, en la que encontramos que el Registro tiene por finalidad, el de ser un servicio público, por el cual se obtendrá con su publicidad, la certeza, seguridad y protección oficial de los derechos inscribibles conforme a la ley.

2.—El Derecho de Registro como rama independiente del Derecho, pertenece al campo del Derecho Público Administrativo, ya que las relaciones que regula son entre el Estado como autoridad y los gobernados como sujetos de derechos privados o públicos, por lo tanto, es erróneo considerar al Registro, como parte integrante del Derecho Civil, que es de índole privada, cuando el Registro desde su nombre, nos está indicando su naturaleza pública, pues lo que es público no puede al mismo tiempo ser privado y no puede ser privado porque la sociedad en general y cada persona en particular, están interesadas en la seguridad de sus derechos que han adquirido y esa seguridad sólo puede ser satisfecha por el Estado, a través de la institución del Registro Público.

3.—Limitar el estudio del Derecho de Registro Público sólo a los inmuebles y demás derechos reales sobre los mismos en relación con el Registro Público de la Propiedad o Derecho Inmobiliario o Hipotecario, es indebido, ya que el Registro Público de la Propiedad, ni es el único, ni a él ingresan solamente derechos reales inmobiliarios, sino también derechos reales mobiliarios identificables y algunos derechos personales o de crédito.

4.—El Registro en nuestro país es obligatorio como requisito o formalidad externa de validez contra terceros no partes y, por considerar al Derecho de Registro Público, como parte del Derecho Civil que es privado, es por lo que se afirma que es voluntario, pero si así lo fuera no podría el Estado satisfacer la curiosidad del público de saber con cer-

teza la situación jurídica que guardan las personas y los bienes determinados, como tampoco se podrían realizar las operaciones; no importa pues que los derechos inscribibles sean privados, ya que de sus efectos o consecuencias jurídicas de certeza y seguridad pública, está interesada la sociedad en general y las personas en particular, incluyendo al Estado.

5.—La base constitucional del Registro la encontramos en el artículo 121 constitucional, sin embargo, en México contamos con un sin número de registros especiales que se encuentran divididos en: federales, estatales y municipales, independientes entre sí, siendo los más importantes el del Registro Civil y el Público de la Propiedad, los cuales se llevan dentro del articulado de los Códigos Civiles locales, con efectos territoriales limitados, porque no prestan el servicio para cuyo fin fueron creados, sin que por ello se resta importancia a todos los demás registros especiales; sus derechos inscribibles son tanto de carácter público como privado, en cuyos efectos está interesada la sociedad en general y los terceros en particular.

6.—El Registro Naval tiene su origen de la necesidad de tener las embarcaciones sujetas a una serie de ordenamientos originados en las ciudades del Mediterráneo, que dieron después nacimiento a las listas y registros en los que se detallaban las características de los mismos, los cuales eran llevados principalmente por los armadores y comerciantes con un interés económico.

7.—A estas listas y registros ya perfeccionados, se les ha denominado en la actualidad como "Sociedades de Clasificación", siendo organismos en su mayor parte de carácter privado, las que ejercen un monopolio sobre la industria naval en todo el mundo, ya que brindan con sus certificados, la seguridad técnica de los buques y una rapidez en las transacciones marítimas, siendo dichos certificados reconocidos por casi todos los gobiernos, con lo cual ayudan en el proceso administrativo, al evitar una serie de prácticas onerosas en cada puerto de arribo. En México la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos les reconoce en forma oficial en su artículo 99.

8.—Las "Sociedades de Clasificación" de más prestigio mundial son: el "Lloyd's Register of Shipping" y el "Bureau Veritas". El primero inglés con dos siglos de existencia y con tal número de negocios, que aunque en su origen sólo se ocupó de actividades marítimas, en la actualidad ya ha rebasado su objetivo de origen y ha empezado a operar en inspecciones terrestres. El segundo de origen francés que a dife-

rencia del anterior (el que en su mayor parte sólo tenía clientes ingleses), controlaba gran parte de los buques de la Europa continental; actualmente los dos son "Sociedades de Clasificación" con verdadera proyección internacional.

9.—La importancia de este Registro Naval radica en la publicidad legal en todo lo que se refiere a las condiciones técnicas de los buques, contribuyendo por tanto a la buena marcha de los negocios mercantiles de la gente de mar, ya que con su hábil manejo logra la confianza en sus datos fehacientes asentados en sus libros, respaldados en su caso por un organismo creado especialmente para ello.

10.—Como consecuencia, el Registro Naval (Sociedades de Clasificación) y los llamados Registros Marítimos se diferencian en que mientras los primeros se refieren a la determinación del carácter físico de las naves, como es su tonelaje, dimensiones, máquinas; el segundo tratará del aspecto jurídico de los mismos por lo que hace a sus efectos o sea los derechos reales y los gravámenes que puedan afectar a los buques; clasificando al primero como un registro administrativo y al segundo como un registro mercantil.

11.—De la anterior división del registro en: Registro Naval y Registro Público Marítimo, surge la misma clasificación en los diversos países; así, Alemania, Inglaterra e Italia, abarcan en un sólo registro los dos aspectos de sus embarcaciones, a diferencia de países como España, México Portugal, que cuentan con un sistema doble de registro.

12.—El Registro Marítimo Español, regula su aspecto administrativo, en la Comandancia Militar de Marina del puerto en que se fuese a matricular el buque; las disposiciones al respecto han sido reguladas en un solo ordenamiento el cual se ha denominado "Texto refundido de las disposiciones sobre Abanderamiento, Matrícula de buques y Registro Marítimo" de 1968. Su aspecto mercantil se rige por el Código de Comercio de 1885, el Reglamento del Registro Mercantil, en su título "Registro Naval" y la Ley de Hipoteca Naval.

13.—El Registro Marítimo Argentino, al cual se denomina más correctamente "Registro General de la Propiedad Naval" del año de 1956, el cual ha reunido en un solo Registro los dos aspectos de Registro de los buques ya mencionados, tanto su aspecto físico como su aspecto jurídico, en una ley novedosa y práctica, la cual comprende dos grandes apartados o secciones: 1a. sección matrícula y 2a. sección dominio, incluyendo en esta última los derechos reales, contratos relativos a los buques, embargos u otros mandamientos judiciales. Sin embargo, en

cuanto a sus efectos difiere del Registro Marítimo Español en que en este Registro opera la transmisión de los derechos, con la simple firma en el país o en el extranjero de un documento aún privado.

14.—El sistema de Registro en México se halla dividido en forma doble, por un lado tenemos el aspecto administrativo del buque o sea lo relativo a la matrícula y abanderamiento de los buques, regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Reglamento de Matrícula y Abanderamiento y Reglamento de Yates; y, por otras su aspecto mercantil, que se encuentra regulado en el Código de Comercio vigente en sus disposiciones relativas, ordenando el registro de dichos actos jurídicos relacionados con los buques.

15.—La individualización del buque se manifiesta por diversos signos que nos sirven para identificar al buque en cualquier lugar en donde se encuentre, los cuales deben figurar en todos los negocios jurídicos en que intervenga la nave, ya que ellos determinan con exactitud sus características principales y son: nacionalidad, nombre, domicilio, matrícula y arqueo.

16.—El Registro Mercantil tendrá a su cargo la inscripción de todos aquellos actos o contratos relativos al buque, como son los actos de traspaso, dominio (adquisición, enajenación), derechos reales de la nave (usufructo), imposición de gravámenes (hipoteca, prenda, embargo) y, de todo tipo de concesiones establecidas expresamente en la ley.

17.—Aunque en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se establece la creación del organismo "Registro Público Marítimo Nacional" como dependiente de la Secretaría de Marina y en el cual se deben inscribir todos los actos y contratos relativos a los buques, hasta la fecha no se ha obedecido tal disposición y dichos actos y contratos se continúan inscribiendo en un libro especial del Registro de Comercio, lo cual nos trae como consecuencia, la falta de rapidez en todas las operaciones marítimas, para todos aquellos actos que se celebren fuera del Distrito Federal, ya que se carece del personal competente y especializado en la materia, llegándose al extremo de que durante toda la vida independiente de la República, han sido las autoridades de la ciudad de México, las que se han encargado de los asuntos relativos a la inscripción de los actos referentes a los buques mercantes nacionales, cualesquiera que sea el puerto en donde se genere el acto.

18.—Dicho Registro Público Marítimo Nacional deberá estar regido por un Reglamento en el que se establecerá la organización y funciones internas de las oficinas que lo formen, así como la jurisdicción de las agencias señaladas, contendrá pues: la forma en que se practiquen

las inscripciones, cancelaciones y anotaciones preventivas en los libros, la rectificación por errores y la extinción de las mismas inscripciones, la manera de llevar el índice y los apéndices, la forma, dimensión y tamaño de los libros y la formulación de las liquidaciones para el pago de los derechos registrales. Además contendrá la jerarquía de las autoridades que integren dicho registro, su denominación y obligaciones de cada uno de ellos, sus características y requisitos para formar parte de él.

19.—Como consecuencia de la expedición del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, surgiría de inmediato la necesidad de crear la Dirección General del mismo, la cual sería la encargada directa de aplicar el ordenamiento legal antes mencionado o sea la más indicada para regir el funcionamiento del Registro, interviniendo para ello diversos factores como son: jurisdicción, personal y elementos materiales.

20.—Con el Proyecto de Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional propuesto, se preve su necesidad, para contar con un instrumento legal que nos sirva para obtener la protección necesaria y oportuna de los derechos registrados por un lado, y por otro, para facilitar las relaciones del tráfico marítimo sobre todos los bienes inscritos, ya que con dicho Proyecto, se pretende obtener una mayor rapidez en las operaciones lo cual traería consigo, no sólo beneficios de tipo económico en cuanto se lograría una mejor regulación tributaria, sino que además, contaríamos con un mejor control administrativo tan necesario en nuestro país.

BIBLIOGRAFIA GENERAL.

a).—Obras en general:

- 1.—Ascoli Próspero. "Derecho Comercial, Marítimo y de la Navegación".
- 2.—Bonilla J. de Dios. "Apuntes para la Historia de la Marina Nacional".
- 3.—Brunetti Antonio. "Derecho Marítimo Privado Italiano".
- 4.—Carlomagno Juan C. "Manual de Derecho Marítimo".
- 5.—Carral y de Teresa Luis. "Derecho Notarial y Derecho Registral".
- 6.—Castro Marroquín Martín. "Derecho de Registro".
- 7.—Cervantes Ahumada Raúl. "Derecho Marítimo".
- 8.—Colombos John. "Derecho Internacional Marítimo".
- 9.—Fraga Gabino. "Derecho Administrativo".
- 10.—Gamechogicochea y Alegría Francisco. "Tratado de Derecho Marí-".
- 11.—García Maynes Eduardo. "Introducción al estudio del Derecho".
- 12.—González Jerónimo. "Estudios de Derecho Hipotecario".
- 13.—González Lebrero Rodolfo. "Manual de Derecho de la Navegación".
- 14.—Malvagni Atilio. "Curso de Derecho de la Navegación".
- 15.—Mantilla Molina Roberto. "Derecho Mercantil".
- 16.—Muñoz Luis. "Comentarios a los Códigos Civiles de España e His-".
- 17.—Pina Rafael de y Castillo Larrañaga. "Instituciones de Derecho Pro-".
- 18.—Ray José Domingo. "Derecho de la Navegación".
- 19.—Ripert Georges. "Compendio de Derecho Marítimo".
- 20.—Schuldreich Héctor A. "Derecho de la Navegación, Marítimo, Fluvial".
- 21.—Scialoja Antonio. "Corso di Diritto della Navigazione".

b).—Tesis.

- 1.—Aguila Méndez Sergio. "Breves notas sobre Derecho Registral".
- 2.—Flores Linares Romero Pedro. "La institución del Registro Aeronáutico".
- 3.—López Rangel Ana Ma. "Estudio sobre el buque y su régimen jurídico-administrativo".
- 4.—Núñez Escalante Genaro. "Registro Público de la Propiedad".

c).—Enciclopedias y Diccionarios.

- 1.—Enciclopedia Barsa.
- 2.—Enciclopedia General del Mar.
- 3.—Enciclopedia Jurídica Omeba.
- 4.—Enciclopedia Universal Ilustrada.
- 5.—Diccionario Marítimo Mexicano.

d).—Legislación extranjera.

- 1.—Boletín Judicial Español. Decreto 20 de junio 1968.
- 2.—Legislación Española. Leyes Mercantiles, por Gregorio Peces.

c).—Legislación mexicana.

- 1.—Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- 2.—Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 3.—Ley Orgánica del Servicio Exterior Mexicano.
- 4.—Diario de los Debates del Congreso de la Unión.
- 5.—Código de Comercio.
- 6.—Código Civil para el D. F. y Territorios Federales.
- 7.—Código Federal de Procedimientos Civiles.
- 8.—Código Fiscal de la Federación.
- 9.—Reglamento para Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales.
- 10.—Reglamento de Yates.
- 11.—Reglamento del Registro de Comercio.
- 12.—Reglamento del REGISTRO PUBLICO en la Propiedad.

INDICE GENERAL.

PREAMBULO	9
CAPITULO PRIMERO. "EL REGISTRO EN GENERAL" ..	13
1.—Etimología de la palabra Registro	13
2.—Orígenes del Registro	13
3.—Evolución histórica del Registro	14
a).—Registro en Egipto.	
b).—Registro en el Derecho Romano.	
c).—Registro en el Derecho Germánico.	
d).—Registro en el Derecho Español.	
4.—Definición de Registro	19
a).—Aspecto vulgar.	
b).—Definiciones jurídicas.	
c).—Definición de Luis Carral y de Teresa.	
d).—Definición de Scovola.	
e).—Definición de Martín Castro Marroquín.	
5.—Problemática sobre la denominación correcta de esta materia	21
6.—Concepto de Derecho de Registro	23
7.—Objeto y fin del Derecho de Registro	24
8.—Naturaleza jurídica del acto de Registro	24
9.—Principios registrales	25
a).—Principio de la publicidad registral.	
b).—Principio de la fé pública registral.	
c).—Principio de abstención de legitimidad. Catastro.	
d).—Principio de calificación o legalidad.	
e).—Principios de especialidad, tracto sucesivo y prioridad.	
10.—Efectos del Registro	28
a).—El tercero registral.	
11.—Principales sistemas de Registro	30
a).—Sistema romano.	

b).—Sistema francés.	
c).—Sistema alemán.	
d).—Sistema suizo.	
e).—Sistema español.	
f).—Sistema australiano o Acta Torrens.	
12.—El Registro en México	34
a).—Antecedentes del Registro en México	
b).—Base constitucional del Registro.	
c).—Clasificación de los principales registros especiales en México.	
Bibliografía del Capítulo primero	42
CAPITULO SEGUNDO. "HISTORIA DEL REGISTRO NAVAL"	45
1.—Introducción	45
2.—Concepto de buque	45
a).—En el Derecho Romano.	
b).—Otras definiciones de buque.	
3.—Elementos que caracterizan a todo buque	48
a).—Nacionalidad.	
b).—Nombre.	
c).—Domicilio.	
d).—Matrícula.	
e).—Arqueo.	
4.—Orígenes del Registro Naval o las Sociedades Clasificadoras	57
a).—Antecedentes históricos. Edades antigua y media.	
b).—Edad Moderna. Ordenanzas francesas.	
c).—Ordenanzas españolas.	
5.—Antecedentes del Registro de buques en México	59
6.—Las Sociedades de Clasificación. Sus funciones	61
7.—El "Lloyd's Register of Shipping"	64
8.—El "Bureau Veritas"	65
9.—El Registro Naval Italiano	66
10.—Importancia y composición del Registro Naval	67
11.—Naturaleza jurídica del Registro Naval y su diferencia con el Registro Público Marítimo	69
Bibliografía del Capítulo Segundo	72
CAPITULO TERCERO. "EL REGISTRO PUBLICO MARI-TIMO EN DIVERSOS PAISES"	77
1.—Introducción	77

2.—Registro Marítimo Alemán	77
3.—Registro Marítimo Italiano	78
4.—Registro Marítimo Francés	79
5.—Registro Marítimo Inglés	79
6.—Registro Marítimo Español	80
a).—Aspecto administrativo.	
b).—Texto refundido de las disposiciones sobre Abanderamiento, Matriculación de los buques y Registro Marítimo.	
c).—Aspecto Mercantil. Reglamento del Registro Mercantil. Embarcaciones inscribibles.	
d).—Concepto de buque para los efectos de dicho Reglamento.	
e).—Obligatoriedad del Registro.	
f).—Formalidad y requisitos para su inscripción.	
g).—Inscripción de buques en construcción y por posesión.	
h).—Certificación del buque. Obligaciones del Capitán.	
i).—Registro de créditos refaccionarios e hipoteca naval celebrada en el extranjero.	
j).—Cancelación de inscripciones.	
k).—Estructura interna del Registro.	
l).—Efectos del Registro.	
7.—Registro Marítimo Argentino	91
a).—Creación y organización del Registro.	
b).—Formas y efectos de la inscripción.	
c).—Anotaciones preventivas.	
d).—Extinción de las inscripciones.	
Bibliografía del Capítulo Tercero	97
e).—Publicidad de registro.	

CAPITULO CUARTO. "EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO EN MEXICO 101

1.—Introducción	101
2.—Nacionalidad de las embarcaciones	102
a).—Requisitos establecidos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	
b).—Capacidad para adquirir buques señalados en el Reglamento de Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales.	
c).—Condiciones que deben llenar las sociedades y los extranjeros.	

d).—La Suprema Patente de Navegación.	
3.—Signos exteriores de la matrícula	106
a).—Características que señala el Reglamento de Abanderamiento y Matrícula.	
b).—Cambio de nombre.	
4.—Clasificación de los buques	107
5.—Clasificación de los Yates	108
6.—Matriculación y Registro	109
a).—Definición de matrícula.	
b).—Clases de matrícula.	
c).—Requisitos que debe llenar la matrícula.	
d).—Definición y requisitos que debe tener un "yate".	
e).—Procedimiento a seguir en el Registro.	
7.—Pérdida de la nacionalidad de los buques	111
a).—Requisitos señalados en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.	
b).—La dimisión de bandera.	
8.—Reglamentación Mercantil del Registro de buques	112
a).—Código de Comercio	
b).—Reglamento de Registro de Comercio.	
c).—Inscripción práctica de los libros.	
9.—Inscripción de los actos jurídicos relacionados con los buques	115
a).—Propiedad.	
b).—Usufructo, arrendamiento y préstamos.	
c).—Prenda.	
d).—Hipoteca.	
e).—Embargo.	
10.—Efectos del Registro	124
Bibliografía del Capítulo Cuarto	126

CAPITULO QUINTO. "PROYECTO DE REGLAMENTO DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL" 133

1.—Introducción	133
2.—Análisis de los artículos referidos al Registro Público Marítimo Nacional en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ..	133
a).—Artículo 96.	
b).—Artículo 97.	
c).—Artículo 105.	
d).—Artículo 4o. transitorio.	

3.—Proyecto de Reglamento de Registro Público y Marítimo Nacional	137
a).—Definición de Reglamento.	
b).—Aspecto Formal.	
c).—Disposiciones creadoras o considerandos.	
d).—Capítulo I. Generalidades.	
e).—Capítulo II. Departamento de buques y yates.	
f).—Capítulo III. Departamento de concesiones.	
g).—Capítulo IV. Departamento de sociedades navieras.	
h).—Capítulo V. Departamento de inscripciones preventivas.	
i).—Capítulo VI. Departamento de índice y apéndices.	
j).—Capítulo VII. De las inscripciones en general.	
k).—Capítulo VIII. Rectificación, cancelación y extinción de las inscripciones.	
l).—Capítulo IX. De las certificaciones.	
m).—Capítulo X. De los derechos.	
n).—Capítulo XI. De los libros del Registro.	
ñ).—Capítulo XII. Del Personal.	
o).—Transitorios.	
4.—La Dirección del Registro Público Marítimo Nacional	154
Bibliografía del Capítulo Quinto	157
CONCLUSIONES	159
BIBLIOGRAFIA GENERAL	165