



# REGISTRO DEL BUQUE EN CONSTRUCCIÓN EN LA NUEVA LEY DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA



Marta Caicoja Jaquete, Abogada Qvadrigas Abogados

A diferencia de otras legislaciones que ostentan un sistema público unitario de buques, nuestro Derecho positivo cuenta con un sistema público de registro de buques dual y obligatorio que obliga a que un buque abanderado en España esté inscrito tanto en el Registro Marítimo como en el Registro de Bienes Muebles.

No obstante, el tratamiento registral del *buque en construcción* es distinto del tratamiento de buque una vez construido.

Como se detallará más adelante, a diferencia de lo que sucede con los buques terminados, no es obligatoria la inscripción de *buques en construcción* en el Registro de Bienes Muebles, salvo cuando vayan a ser hipotecados (artículo 69.3<sup>1</sup> de la Ley de Navegación Marítima).

A continuación expongo algunas nociones generales sobre el sistema de registro de *buques en construcción* en nuestro ordenamiento jurídico:

## Registro marítimo

El Registro Marítimo está formado por un Registro Marítimo general (Registro Marítimo Central y Capitanías Marítimas) y Registro Marítimo Especial o Registro Especial de Buques y Empresas Navieras de Canarias (REBECA<sup>2</sup>).

El Registro Marítimo tiene carácter eminentemente administrativo y se halla regulado en el Real Decreto 1.027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro



marítimo y en el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (RDL 2/2011- LPEMM).

Para iniciar la construcción de un buque en territorio español, en primer lugar, es necesaria la obtención de una autorización administrativa que deberá ser solicitada por el astillero constructor.

Iniciada la construcción, el *buque en construcción* es abanderado provisionalmente en el Registro Marítimo español (concretamente, en la Lista Novena de "buques en construcción" de la Capitanía Marítima/Registro del Distrito Marítimo donde tenga lugar la construcción) hasta su matriculación definitiva a su entrega en la lista correspondiente del Registro Marítimo español o en un Registro extranjero.

Concretamente, en el artículo 15 y siguientes del Real Decreto 1.027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo (en adelante, "RDAB") se regula el procedimiento a seguir para este tipo de abanderamiento provisional por motivo del inicio de construcción de un buque en España.

El artículo 4.1.i) de esa misma norma establece que "*en la Lista Novena o de Registro Provisional se anotarán con este carácter los buques, embarcaciones o artefactos navales en construcción desde el momento que ésta se autoriza (...)*"



Recientemente, hemos tenido que atender una consulta sobre el interés de un banco extranjero, financiador de un armador que había encargado la construcción de un buque en España, de registrar dicho buque, durante su construcción en territorio español, en el registro correspondiente de su país a los efectos de poder constituir e inscribir hipoteca sobre el mismo en dicho registro extranjero. Según argumentaba la entidad financiera, esta posibilidad (esto es, hipoteca naval inscrita en su país sujeta a su legislación, sobre buque que estaba siendo construido en España) le daba más seguridad jurídica a la hora de otorgar su financiación que una hipoteca inscrita en registro español.

La contestación no podía ser otra: esto no es viable, entre otras razones, y desde un punto de vista registral-administrativo, porque:

1. Una vía sería registrar el buque en construcción en ese país para la inscripción de la hipoteca y ni el derecho internacional, ni el español, permiten el **doblo abanderamiento** o matrícula de buques en distintos países (artículo 91<sup>3</sup> de la Ley de Navegación Marítima); y
2. La otra vía que planteaban era "trasladar" la inscripción del *buque en construcción* en territorio español a su registro extranjero, siendo esto imposible toda vez que las Autoridades españolas deben poder efectuar el **control administrativo sobre la construcción** para el cumplimiento de la normativa correspondiente en materia de seguridad, medioambiente, etc., inspeccionando, ve-

<sup>1</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. "Artículo 69- Bienes inscribibles. (...) 3. Los buques en construcción podrán inscribirse en cualquier caso, pero será obligatoria su inscripción cuando vayan a ser hipotecados de conformidad con lo previsto en esta ley. A estos efectos, se llevará en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente."

<sup>2</sup> El REBECA es un registro de carácter público y administrativo, opcional y secundario al Registro Marítimo ordinario en el que se pueden inscribir los buques siempre que reúnan determinados requisitos (Disposición Adicional 15ª de la LPEMM).

<sup>3</sup> Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima. "Artículo 91. Prohibición de doble nacionalidad y de doble registro. 1. Fuera de los supuestos de abanderamiento temporal contemplados en esta ley, un buque no podrá estar simultáneamente matriculado en el Registro de Buques y Empresas Navieras y en el registro de buques de otro u otros Estados. 2. Los buques matriculados en España enarbolarán únicamente el pabellón español y no podrán cambiarlo sino a través del procedimiento establecido para la baja en la normativa correspondiente."

rificando y anotando cuantas vicisitudes, gravámenes y demás circunstancias ocurran durante el proceso de construcción (botadura, pruebas oficiales, etc), así como para dar su conformidad al proyecto emitiendo las preceptivas autorizaciones y certificados reglamentarios para su navegación.

En este sentido, el texto refundido de la Ley de Puertos del Estado y Marina Mercante (RDL 2/2011), en su artículo 263.e), atribuye a la Administración central de España las **competencias** sobre:

*"e) La ordenación y ejecución de las inspecciones y los controles técnicos, radioeléctricos, de seguridad y de prevención de la contaminación de todos los buques civiles españoles, de los que se hallen en construcción en España, (...). En este ámbito se incluyen las aprobaciones y homologaciones de los aparatos y elementos del buque o de los materiales o equipos del mismo, por razones de tutela de la seguridad marítima, de la vida humana en la mar y de la navegación. (...)"*

Aún reconociendo el carácter eminentemente administrativo del Registro Marítimo, conviene precisar que no solamente se anotan en los asientos del buque o *buque en construcción* circunstancias y características de índole técnica a efectos de identificación, autorizaciones o certificados reglamentarios, sino también pueden recogerse anotaciones sobre propiedad (artículo 52 del RDAB<sup>4</sup>) y gravámenes (artículo 15<sup>5</sup> del RDAB).

Este hecho hace que, inevitablemente y ante la falta de coordinación entre registros, la realidad registral de un buque en construcción en lo que se refiere a cargas y gravámenes, pueda llegar a ser distinta en el Registro Marítimo y en el Registro de Bienes Muebles, como comentaré más adelante.

### Registro de bienes muebles

El Registro de Bienes Muebles tiene carácter mercantil y posee efectos jurídicos privados y publicidad frente a terceros, quedando básicamente

sujeta a las normas del Reglamento del Registro Mercantil de 1956<sup>6</sup> y de la Ley de Navegación Marítima, entre otras.

Como decía al inicio, de conformidad con el artículo 69.3 de la Ley de Navegación Marítima, la inscripción en el Registro de Bienes Muebles de un *buque en construcción* solamente será obligatoria cuando vaya a ser hipotecado.

Además, dicho precepto establece que *a tal efecto, se llevará en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles un libro especial para inscribir los actos y contratos relativos a los buques en construcción hasta que, terminada ésta, se trasladen al Libro de Buques construidos en la forma en que se determine reglamentariamente* (disposición similar a la que existía en el artículo 16 de la derogada Ley de Hipoteca Naval).

Por tanto, no es obligatoria la inscripción si no existe hipoteca, pero *"podrán inscribirse en cualquier caso"*, es decir, si se desea, por ejemplo con el fin de inscribir alguna otra carga (un embargo, por ejemplo).

### Procedimiento de inscripción

Como va dicho, la **inscripción provisional de un buque en construcción en el Registro Marítimo** comienza con la obtención de la autorización de la construcción, momento en el que se abre una hoja de asiento para dicho buque en la Lista 9<sup>a</sup>, detallándose las características técnicas básicas que va a tener y anotando durante su construcción las distintas etapas relevantes (botadura, pruebas oficiales, etc).

En caso de que durante la construcción se hipoteque el buque, éste debe inscribirse en el libro de buques en construcción del Registro de Bienes Muebles para poder registrar al mismo tiempo la hipoteca. Esa inscripción tiene efectos constitutivos para que nazca el derecho real de hipoteca.

Es de hacer constar que no puede constituirse hipoteca naval sobre un *buque en construcción* en cualquier momento de la obra, sino solamente a partir del momento en que se haya invertido en ella la tercera parte de la



cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco (artículo 131 de la Ley de Navegación Marítima)<sup>7</sup>.

Con el fin de mantener la misma realidad registral, sería conveniente dejar constancia de la existencia de dicha hipoteca además en la hoja de asiento del Registro Marítimo, si bien, en la práctica, nos encontramos que, en ocasiones, los interesados (astillero constructor o entidad financiera) solamente inscriben la hipoteca en el Registro de Bienes Muebles.

Esa falta de concordancia de la realidad registral de los dos Registros ha ocasionado que alguna vez, a pocos días de la entrega del *buque en construcción* al armador, el astillero se diera cuenta de la falta de inscripción en el Registro Marítimo de una hipoteca sobre el buque – pues no es obligatorio –, habiéndola inscrito solo en el Registro de Bienes Muebles. Ante la necesidad de la cancelación de la hipoteca a la entrega del buque al armador, el astillero podría:

- a) bien, inscribir la hipoteca (aunque con retraso) para luego cancelarla antes de la entrega del buque; o
- b) bien simplemente no inscribirla en el Registro Marítimo – no es obligatorio – de manera que en la hoja de asiento del Registro Marítimo no aparecería la existencia de esa carga y se daría de baja sin tener que cancelarla (solamente desde el punto de vista del Registro Marítimo).

Por esa razón, el certificado libre de cargas que suelen requerir los armadores a la entre-

<sup>4</sup> RD 1.027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo - Artículo 52: "Para que surta plenos efectos administrativos la transferencia de titularidad de buques en construcción deberá ser notificada a la Dirección General de la Marina Mercante. El titular del astillero acreditará la conformidad del transferente y de los Organismos que hayan concedido crédito para la construcción, en su caso."

<sup>5</sup> RD 1.027/1989 sobre abanderamiento, matriculación de buques y registro marítimo Artículo 15: "(...) En el folio que corresponda en la Lista Novena, se hará constar la fecha de concesión de la autorización de construcción, nombre del astillero constructor y del titular contratante: características del buque, valor presupuestado y reparos o advertencias al proyecto que deberán ser subsanados durante la construcción. Posteriormente se harán constar en dicho asiento cuantas vicisitudes, gravámenes y demás circunstancias ocurran durante el desarrollo de la construcción. Este asiento provisional permanecerá abierto hasta que se termine el expediente de construcción y matrícula."

<sup>6</sup> El Reglamento del Registro Mercantil de 1956 aún sigue en vigor en lo que se refiere al Libro de Buques y Aeronaves, de conformidad a la Disposición Transitoria Decimotercera del RD 1.784/1996 del Reglamento del Registro Mercantil, hasta la publicación de un Reglamento de Registro de Bienes Muebles (Disposición Transitoria Decimotercera: Los Libros de Buques y Aeronaves seguirán llevándose en los Registros a que se refiere el artículo 10 del Reglamento del Registro Mercantil aprobado por Decreto de 14 de diciembre de 1956, hasta la publicación del Reglamento del Registro de Bienes Muebles a que se refiere la disposición final segunda de la Ley 19/1989, de 25 de julio, a cuyo efecto continuarán transitoriamente vigentes los artículos 145 a 190 y concordantes del referido Reglamento del Registro Mercantil).

<sup>7</sup> Artículo 131 [Hipoteca sobre buque en construcción] de la Ley de Navegación Marítima: "Para que pueda inscribirse la hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco y que la propiedad del buque figure inscrita en el Registro de Bienes Muebles."

ga del buque debe ser en realidad dos documentos, el certificado de libre de cargas que emita el Registro de Bienes Muebles y la hoja de asiento del Registro Marítimo.

El problema de la falta de coordinación entre registros nos puede llevar a encontrarnos situaciones tan dispares como que en la hoja de asiento del Registro Marítimo de un *buque en construcción* aparezca anotada una carga, como un embargo y retención judicial y, en el folio del Registro de Bienes Muebles de ese mismo *buque en construcción* no aparezca anotado dicho embargo y retención pero sí una carga distinta como puede ser una hipoteca.

Por esa razón, insisto que a la hora de consultar la situación de un *buque en construcción* siempre será necesario consultar ambos registros.

Respecto al procedimiento de inscripción de un *buque en construcción* en el Registro de Bienes Muebles, bien sea de forma voluntaria u obligatoria a causa de la constitución de hipoteca, la nueva Ley de Navegación Marítima, junto con el Reglamento del Registro Mercantil de 1956 regulan los requisitos y documentación necesaria a tal fin.

La Ley de Hipoteca Naval, de 21 de agosto de 1893, ha quedado derogada por la Ley de Navegación Marítima que ha procurado mantener preceptos similares.

No obstante, en lo que se refiere a requisitos documentales para la inscripción del *buque en construcción*, la nueva regulación ha optado por una mayor formalidad, eliminándose los requisitos documentales contenidos en el artículo 16<sup>8</sup> de la derogada Ley de hipoteca Naval en el que bastaba la presentación de un documento privado: bien una solicitud del dueño o armador, o bien copia del contrato de construcción.

Así, la Sección 1ª del Capítulo II ("*Del registro y documentación de los Buques*") de Ley de Navegación Marítima contiene las disposiciones relativas a la "inscripción en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles".

Concretamente, su artículo 73.1 establece: "*La inscripción en el Registro se practicará en virtud de escritura pública, póliza intervenida por notario, resolución judicial firme o documento*

*administrativo expedido por funcionario con facultades suficientes por razón de su cargo.*"

Sorprendentemente, en el capítulo V dedicado al contrato de construcción naval, se incluye una referencia a normativa sobre Registro de Bienes Muebles, en lugar de haberla incluido en el Capítulo II sobre esta materia.

En concreto, el artículo 109 ("Forma de contrato") dispone: "*El contrato de construcción naval deberá constar por escrito y para su inscripción en el Registro de Bienes Muebles habrá de elevarse a escritura pública.*"

No habría lugar a dudas del documento a presentar a la hora de inscribir un buque en construcción (escritura pública) si no fuera porque todas las normas del Capítulo V sobre contrato de construcción naval, salvo el artículo 113.4 sobre responsabilidad por dolo o culpa grave, son aplicables "*en defecto de pacto libremente convenido por las partes*", de conformidad con el artículo 108.2<sup>9</sup>.

Lo dispuesto en este artículo podría implicar que el resto de artículos de ese capítulo se consideran de carácter dispositivo y no imperativo, incluido el artículo 109.

¿Significa esto que las partes tienen la facultad de elegir si el contrato de construcción se inscribe en el Registro de Bienes Muebles mediante escritura pública o no? Me extrañaría bastante que las partes de un contrato de construcción pudieran modificar normativa sobre Registro español. Pero lo cierto es que el artículo 108.2 parece incluir ese precepto en las normas de carácter dispositivo (aplicables a las partes del contrato de construcción, salvo pacto en contrario).

Por esa razón, y para evitar toda duda, siempre he considerado que toda la normativa relativa a procedimientos y requisitos sobre inscripción en el Registro de Bienes Muebles debería haberse encuadrado en el mismo Capítulo.

Alguien podría preguntarse qué importancia tiene que se inscriba el *buque en construcción* mediante documento público o privado. Pues tiene importancia, fundamentalmente, económica, ya que para que las escrituras públicas puedan tener acceso al Registro de Bienes Muebles ha de liquidarse previamente el correspon-

diente impuesto, siendo, en el caso de contratos de construcción naval elevados a público, el Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados, cuyo gravamen general varía dependiendo de la Comunidad Autónoma desde el 0,5 hasta el 1,5 % siendo la base imponible el precio pactado en el contrato de construcción.

A modo de ejemplo, un astillero que tuviera que inscribir su titularidad sobre el *buque en construcción* para constituir hipoteca, habiendo pactado como precio del buque, por ejemplo, 50 millones de euros en el contrato de construcción, antes de la Ley de Navegación Marítima no estaba sujeto a la liquidación del Impuesto. Efectivamente, no tenía que abonar **ningún impuesto** para la inscripción de su propiedad pues se hacía mediante documento privado.

Sin embargo, desde la entrada en vigor de la Ley, al ser un documento notarial el que debe inscribirse en el Registro, en el ejemplo expuesto el astillero debería previamente liquidar el Impuesto sobre Actos Jurídicos Documentados, estando obligado a abonar a Hacienda **un mínimo de 2,5 millones de euros** (aplicando tipo general mínimo de 0,5%) como paso previo a la presentación de la escritura pública del contrato de construcción.

Podríamos decir, que este sí que es un gran cambio para muchos astilleros propiciado por la Ley de Navegación Marítima.

Según tengo entendido, este sobrecoste nuevo ha sido algo que el legislador ha pasado por alto. Desconozco si los representantes del sector fueron consultados y si advirtieron de ello antes de la promulgación de la Ley o no o si se trata de una influencia de notarios y registradores.

Lo cierto es que, según hemos podido saber, existen en la actualidad varias vías abiertas e impulsadas por los representantes del sector para corregir esta situación, tanto por vía de una próxima modificación a la Ley de Navegación Marítima, como por vía de unificación de doctrina mediante la publicación de instrucciones por la DGRN vinculantes para los registradores y notarios —mientras se aprueba la modificación legislativa mencionada—, que permita la inscripción de un *buque en construcción* en el Registro de Bienes Muebles sin tener que afrontar este nuevo coste.

<sup>8</sup> Artículo 16 [Requisitos para la constitución de hipoteca sobre un buque en construcción] de la derogada Ley de Hipoteca Naval: "Para que pueda constituirse hipoteca sobre un buque en construcción es indispensable que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuesto el valor total del casco.

Antes de constituirse la hipoteca, será condición indispensable que en el Registro de naves de la provincia en que el buque se construya se haga la inscripción de la propiedad de la que va a ser objeto de la hipoteca.

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

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

<sup>9</sup> Artículo 108.2 de la Ley de Navegación Marítima: "Salvo lo previsto en el apartado 4 del artículo 113.4, las normas de este capítulo sólo serán aplicables en defecto de pacto libremente convenido por las partes."