

(Sexta parte)

**MUTUALIDAD BENÉFICA DEL CUERPO DE
INSPECTORES TÉCNICOS DE TIMBRE DEL ESTADO**

**I SEMANA DE
ESTUDIOS DE DERECHO
FINANCIERO**

MADRID

1953

EL IMPUESTO DEL TIMBRE Y LA DOCUMENTACIÓN DEL TRAFICO MARÍTIMO

**Conferencia desarrollada por
D. FERNANDO ALONSO AMAT
Inspector Técnico de Timbre del Estado
el día 16 de enero de 1953.**

I ANÁLISIS DEL CONFUSIONISMO EN TORNO AL DERECHO MARITIMO

Tal vez en ningún aspecto de la actividad comercial sea tan apremiante el encontrar un razonamiento coordinador de los variados y a veces contradictorios modos de proceder como en este del tráfico marítimo, pues son tan diversas las formas de actuar de cada individuo, de cada puerto o de cada país, que los documentos contractuales, las costumbres locales y las legislaciones nacionales se ven afectados por esta inarmónica situación.

Exponer los usos más comunes de un puerto, explicar su origen, desarrollar su alcance y señalar sus virtudes o defectos, relacionando todo con los impuestos de Timbre y Derechos Reales, constituirá el contenido de esta Ponencia. Si al hacerlo conseguimos facilitar el camino para una síntesis racional, nuestra finalidad habrá sido cumplida.

* * *

El porqué de este confusionismo lo encontraremos en el propio origen del Derecho Marítimo y en sus elementos constitutivos.

En efecto: cuando –desde los primeros tiempos de la Historia– la actividad comercial escogía los caminos del mar para el intercambio de sus productos, escogía caminos de riesgos y aventuras. El mar era el Mediterráneo. En él estaba Grecia y estuvo después Roma. Cuando los derechos y obligaciones fueron regulados por la colectividad, normalizando la situación de aquel tráfico, se creó el Derecho Marítimo.

A él pasaron los tres elementos siguientes, que aún perduran:

- 1.º Un sentido del riesgo y de la aventura propios de toda navegación.
- 2.º Una actitud científica en la construcción jurídica, procedente del racionalismo griego.
- 3.º Un predominio de la voluntad individual frente a las cosas (dominio), frente a otras voluntades (derecho de obligaciones) y frente a sí mismo (libertad). (Recordemos a IHERING cuando se refiere al señorío de la voluntad como elemento constitutivo del Derecho –*Geist des Roemischen Reclus*–, o a WILHEM DILTHEY, cuando dice que en el predominio de la voluntad –debida a Roma– encontramos el fundamento de la propiedad, el del testamento –en virtud del cual la voluntad individual sobrevive al causante– y la base de las relaciones humanas y las de los propios hombres con sus dioses, de los que esperan una justa retribución.

El primero de estos elementos dio al Derecho Marítimo una significación especial, hasta el punto de ser un verdadero Derecho de excepción dentro del Derecho privado, pues el riesgo de estas empresas hizo alcanzar a los propietarios de buques privilegios jurídicos desconocidos en otras actividades. La navegación se extendió después a otros mares –a todos los mares del mundo– y los progresos de la técnica disminuyeron progresivamente todos sus riesgos. Sin embargo, aquellos privilegios fueron mantenidos y perduran hoy con un significado extraño e irritante para el que contemple esta rama del Derecho con ojos

habitados al armonioso árbol del Derecho civil.

Pero antes de que estas metas se alcanzasen, los barcos pasaron una época en que su corto radio de acción los vinculaba muy directamente a sus puertos de origen. Así nació en cada uno de ellos un tipo de reglamentación, y por eso, aún en la actualidad, hablamos en Derecho Marítimo no de leyes de un país, sino de costumbres de un pueblo o de normas de una ciudad: Leyes Rodias, Roolos de Olerón, Leyes de Wisby, etcétera. Y cuando estos buques saltaron a más lejanos puertos, fué tejiéndose una malla de normas jurídicas que rebasaba las ciudades y los Estados para adquirir el matiz universalista que hoy la caracteriza y que ha condensado en tantos Convenios internacionales.

En la actualidad, las legislaciones se agrupan en torno a alguno de estos grupos:

1.º Países influídos por el Derecho Romano a través de la Ordenanza Francesa de 1681 (España, Portugal, Rumania, Egipto y países de América del Sur que han seguido a la legislación española).

2.º Alemania, Códigos de Comercio de 1881 y 1897 (Japón y países escandinavos, 1891 y 1893).

3.º Países anglosajones, sin codificar el Derecho Marítimo, disperso en costumbres y leyes aisladas. Inglaterra, Merchant Shipping Act, 1894, Ley de Seguros de 1906 y de transportes por mar de 1924. Los Estados Unidos forman este grupo.

4.º Legislaciones modernas que se ajustan a las reglas adoptadas en Convenciones internacionales. Bélgica, 1918; Países Bajos, 1924; Italia, 1941; Marruecos francés, 1924, y Líbano, 1947.

Esta clasificación refleja gráficamente el desarrollo del Derecho Marítimo conforme a los elementos formativos dichos. Frente a la influencia romana, la costumbre local de los países sajones, en la que la idea del riesgo alcanzó todas sus consecuencias, llegando a contradecir al propio Derecho Romano en su regulación de las obligaciones, y por último, el aspecto universalista de esta rama del Derecho, que es hoy día la idea predominante en todos los países.

* * *

Al lado de estas influencias de tipo general, las reglamentaciones de los puertos o de los países se han visto dominadas por situaciones de hecho nacidas de la propia naturaleza de estas actividades náuticas. Ya en los primeros tiempos de la navegación, el barco servía tanto para la paz como para la guerra. Esta situación apenas ha variado en la actualidad, pues si bien se excluye del Derecho Marítimo a las Marinas de guerra, la intervención de éstas en las actividades comerciales es particularmente notable. En los últimos siglos, la organización de la Marina inglesa, cuyo Almirantazgo actúa como Tribunal de Apelación aun en tiempo de paz en los asuntos de la Marina mercante, ha influido grandemente en las organizaciones de los demás países. En España la intervención de la Marina de guerra aparece no sólo en la regulación de la navegación, sino en funciones administrativas, como registro de buques, operaciones de tráfico, contratación de personal, transmisiones de dominio, etcétera.

Al propio ritmo del desarrollo de la Marina se han venido acondicionando los puertos. A las primitivas construcciones romanas siguieron las ambiciosas obras de Napoleón creando refugios artificiales y mejorando los naturales. Ello dió paso a una nueva burocracia encargada de la construcción y conservación de estas obras públicas, cuya función, en España, encomendada a las juntas de Obras del Puerto, fué pronto rebasada con la gestión de actividades muy diversas (cobro de arbitrios sobre productos, etc.).

Otros muchos Organismos intervienen en estas cuestiones del tráfico mercantil con reglamentaciones frecuentemente contradictorias (Subsecretaría de la Marina Mercante,

Aduanas, Comunicaciones Marítimas, Instituto Social de la Marina, Institutos Oceanográficos, Servicios de Sanidad Exterior, Policía del Puerto, Delegaciones de Comercio, Emigración, Moneda Extranjera, Caja Central de Crédito Marítimo, Caja Nacional de Seguros Sociales, Montepío Marítimo Nacional, Pósitos, Consulados, Organizaciones Sindicales, etc.).

No puede olvidarse tampoco la importancia alcanzada por ciertas Empresas particulares, cuyos dictámenes e informes influyen poderosamente en la organización marítima. Nos referimos a organizaciones como el Lloyd Bureau Veritas y otras Sociedades de Clasificación. Surgieron estas Sociedades como consecuencia de la primitiva organización de los seguros marítimos. Solían concertarse estos contratos en un ambiente muy parecido al del juego. Se informaba de la próxima partida de un buque y de su carga y se aceptaban ofertas –casi apuestas– sobre su feliz arribo al puerto de destino. Pronto los oferentes comenzaron a interesarse por las condiciones de seguridad de los buques, y así aparecieron unas listas que los clasificaban en orden a sus condiciones de navegación, redactadas por los propios aseguradores, hasta que pasaron a ser función de las llamadas Sociedades de Clasificación, los miembros de las cuales vigilan la construcción del buque y certifican sobre sus cualidades. Las Compañías de Seguros, si aquella certificación es favorable, reducen considerablemente la cuantía de sus primas. Todo esto revela cómo el ánimo de reducir el “alea” en los contratos de seguros ha hecho nacer estas importantes Empresas de Clasificación, de tan destacada actuación en el tráfico marítimo.

Pero al margen de todos estos hechos, y con olvido total de los mismos, las reglamentaciones generales de cada país tanto en Derecho Público como en Derecho Privado han continuado por muy distintos derroteros, con lo cual en todos ellos se produce la contradicción y el confusionismo a que aludíamos al principio de estas palabras.

Pensemos ahora en la clase de problemas que suscitará el enfrentar leyes y situaciones nacidas bajo tan dispares signos y tratar de hallar de entre ellas una norma que, por ser de tipo general y responder a una construcción doctrinal, pueda servir de guía y fundamento al Derecho Marítimo. Pero éste es un fin demasiado ambicioso para esta ponencia, que no pretende más que armonizar estos problemas en relación con los dos impuestos de Timbre y Derechos Reales en el tráfico marítimo.

Para esto estimamos conveniente dividir las materias a tratar en los apartados siguientes:

El buque.

El tráfico marítimo.

El puerto y los Organismos con él relacionados.

ADVERTENCIA: En cuanto al impuesto de Timbre, nos limitaremos a desarrollar aquellos conceptos específicamente propios de operaciones relacionadas con esta clase de tráfico, omitiendo todo comentario a documentos que por ser de tipo general del comercio o de la industria no constituyen especialidad.

II EL BUQUE

1. Concepto.- Una pintoresca comparación citada por RIPERT asimila al buque, en su condición jurídica, a la persona física. Así, cuando se reúnen los distintos elementos que lo constituyen nace un ser nuevo, el barco, distinto de los materiales que lo componen. El navío, como las personas vivientes, tiene un *nombre*, pertenece a una clase *social*, pues se distinguen los de recreo de los destinados al comercio o a la guerra; tiene un *domicilio*, ya que como tal nos referimos al puerto de matrícula; tiene *nacionalidad*, puede ser objeto de reclamaciones judiciales y puede, representado por el Capitán, *litigar*. Por último, puede

morir, cuando se hunde o desguaza al ser viejo y carecer de condiciones para la navegación, dejando de ser un bien jurídico.

El definirlo es un problema de gran trascendencia, pues de que un objeto flotante tenga o no el concepto de buque dependerá que a las relaciones que de él se dimanen puedan aplicarse estas normas de excepción que dentro del Derecho Privado constituyen el Derecho Marítimo.

Desde Ulpiano viene llamándose buque a toda embarcación útil para navegar: es un ingenio flotante destinado a la navegación. Su forma depende de su destino y su destino de la finalidad a que se lo piense dedicar. Pero no todo ingenio flotante es un navío, aunque sí lo es, sin flotar aún, un buque en construcción (al menos a efectos de la ley de Hipoteca Naval).

Las definiciones de los autores, generalmente amplias y de escasa utilidad, no han sido seguidas por legislaciones como la nuestra. El artículo 140 del Reglamento del Registro Mercantil dice:

“Se reputarán naves no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje y altura, sino también los diques flotantes, pontones, gánguiles y cualesquiera otros aparatos flotantes destinados al servicio de la industria o el comercio.”

Se distingue aquí un elemento objetivo: que se trate de embarcaciones destinadas a la navegación; un elemento adjetivo: que se refiera a ingenios que sirvan al tráfico mercantil. Con estos elementos se excluyen del concepto de buque a los destinados a la navegación por ríos, canales o lagos (que según el artículo 349 del Código de Comercio se registrarán por las normas del transporte terrestre), y se excluyen también los destinados a la navegación con fines científicos, de recreo o de guerra.

Sin embargo, aun dentro de nuestra legislación, este concepto de buques, deducido de la anterior definición, no es absoluto. El propio Código Civil (artículo 334, 9.º) considera como bienes muebles a los botes, lanchas y buques, y como inmuebles a los diques y construcciones flotantes que permanezcan amarradas a tierra. Este concepto contradice, en cuanto a los diques, a lo dicho en el Reglamento del Registro Mercantil, el cual, aun siendo posterior al Código Civil (este Reglamento es de 1919), no puede modificar una disposición de rango superior. Como dato curioso diremos que en el Reglamento del Registro Mercantil dado para Marruecos por Dahir de 1943, el concepto de buque ha sido copiado literalmente del artículo correspondiente del Reglamento español.

Con lo dicho hasta ahora queda apuntada la naturaleza jurídica del buque. Es un bien mueble, excepto a los fines de hipoteca naval, para los cuales se considera como inmueble aun en período de construcción, siempre que el contrato haya sido inscrito y que en la obra se haya desembolsado la tercera parte de la cantidad presupuestada.

2. Origen.- La propiedad del buque puede adquirirse por modos originarios o por modos derivativos. Entre los primeros figura la construcción; en los segundos la compra, la sucesión, la donación, la prescripción, el abandono a favor de los aseguradores, la presa de guerra, la requisita por el Estado y la confiscación prevista en algunas legislaciones con carácter de pena para los casos de contravención de leyes fiscales.

3. Construcción del buque.- La construcción de buques plantea problemas jurídicos y tributarios de gran dificultad. No figura reglamentada en el Código de Comercio, tal vez porque –como opina RIPERT– no constituye un contrato marítimo. Puede hacerse de dos formas: por administración o por contrato. Decimos que un barco se construye por administración cuando el que ha de ser su propietario facilita los materiales, contrata a los obreros y construye el navío. Es el procedimiento primitivo de construcción, que no se da

actualmente más que en casos aislados de pequeños navíos, generalmente de pesca. Lo corriente es que el que desea ser propietario de un buque encargue su construcción a una Empresa especializada. Veamos en qué forma: Cuando algún cliente solicita de un astillero la construcción de un barco, indica en líneas generales cuáles son sus deseos en cuanto a naturaleza y precio. Entonces las secciones técnicas del astillero redactan una memoria amplia, explicativa del destino del navío y servicios que ha de reunir; una especificación muy detallada con las características del casco, tipo de buque, velocidad, capacidad de transporte, instalaciones, aparejos, máquina o motores de propulsión, equipo, pruebas y garantías a que será sometido, acompañando generalmente cuatro planos, uno general, otro de cuaderna maestra, otro de curvas hidrostáticas y otro de formas; un cálculo de peso, un estudio del centro de gravedad y un presupuesto general. Si el cliente está conforme con todos estos extremos, se procede a la firma de un contrato privado, en virtud del cual el astillero se compromete a construir el buque cuyas características se detallan en la especificación de referencia y a entregarlo en la fecha y puerto que se indique, autorizando a los compradores para que designen a un representante de alguna entidad clasificadora que controle la construcción y pueda en su día certificar sobre la misma, obligándose, por su parte, los compradores a pagar el precio en los plazos que se estipule (generalmente un 10 por 100 a la firma del contrato, otro 10 por 100 a la colocación de la quilla, otro a la terminación de la cobertura del casco, un 20 por 100 a la botadura, y así sucesivamente hasta el pago final, que suele realizarse cuando se formalice el acta de entrega). Es corriente estipular que la falta de pago de alguno de los plazos dará lugar a la rescisión del contrato, quedando lo ya pagado en beneficio de los constructores en concepto de indemnización. También suele acordarse que si el buque se entregara antes de estar totalmente pagado se entenderá en calidad de depósito.

Esta cláusula merece un comentario especial. Evidentemente, no se podrá calificar como depósito a la situación resultante de lo dicho anteriormente, es decir, a la de la entrega del barco al armador que no ha pagado su total importe, ya que el armador, al usar el buque, aun con el consentimiento del astillero, desvirtuaría el contrato de depósito y lo convertiría en un préstamo (artículo 1.768 del Código Civil y 309 del Código de Comercio). Pero lo cierto es que el astillero constructor se reserva la total y plena propiedad del buque hasta el momento de su entrega y del pago de la totalidad del precio. Esta situación hemos de tenerla en cuenta al desarrollar la

CALIFICACIÓN JURÍDICA DEL CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN DE UN BUQUE.

Para unos autores, se trata de un contrato de arrendamiento de obra; para otros, de una venta de cosa futura. El aceptar una u otra calificación tiene gran importancia práctica y tributaria. El impuesto de Derechos Reales, ¿deberá recaer como transmisión de bienes muebles o habrá de liquidarse como arrendamiento de obra?

Sin embargo no es fácil, en la doctrina, decidirse por una u otra calificación.

4. Teorías que lo asimilan al contrato de compraventa.- FRANCISCO FARIÑA, *Derecho Comercial Marítimo*, tomo I, página 80:

“El concepto general es el de una venta de cosa futura. El buque es propiedad del constructor hasta su entrega, y los riesgos de la construcción corren a su cargo hasta ese momento. La construcción pasa a ser un accesorio de la obligación de entregar la cosa.”

MAURICE R. JORDENS: *Droit et technique des opérations maritimes*. Bruselas, 1947; pág. 31:

“Se puede hacer construir un navío mediante un contrato. En este caso, ¿en qué momento se transfiere la propiedad? En general, la operación se considera como una venta de cosa futura, y la transferencia de propiedad se efectuará a la terminación de la construcción. De lo que se deduce que durante la misma quedará en propiedad del constructor y que los riesgos serán a su cargo. En caso de quiebra del constructor los anticipos hechos por el armador pasarán a la masa de acreedores. Para evitar estos riesgos es frecuente que el adquirente exija hipoteca del buque en construcción, como garantía.”

Igual criterio sustentan LYON-CAEN y RENAULT.

RIPERT: *Droit Maritime*, edición de 1949, pág. 56, dice:

“El contrato de construcción de buque no es, a pesar de su nombre, un contrato de obra. En el contrato de obra, el contratista efectúa un trabajo por cuenta y orden de otro. En el contrato de construcción de una casa, el propietario del terreno es propietario de la casa a medida que se construye. Aquí, por el contrario, el constructor se encarga de construir el navío y de entregarlo una vez hecho. Por consecuencia, ha creado él mismo una propiedad nueva, con materiales que le pertenecen y con obreros que dirige. Sin duda, en la mayor parte de los contratos, el armador se reserva el derecho de suministrar los planos y muy frecuentemente de tener sobre el terreno del astillero a un ingeniero que sobrevise la construcción; pero esto no es bastante para modificar la naturaleza del contrato, que debe ser analizado como un contrato de compraventa. Lo que se vende no son los materiales que han servido para la construcción, es el navío mismo. El constructor es el dueño de la Empresa, se encarga de construir un buque determinado y de entregarlo una vez concluido. Hay una venta de un objeto a construir, esto es, una *venta futura*. Este análisis entraña la consecuencia de que el constructor es dueño del navío que construye y que si cae en quiebra la consecuencia es desastrosa para el armador, que ha hecho entregas de dinero. Algunos autores, para escapar a esta consecuencia, dicen que el armador es propietario bajo condición suspensiva. Una vez construido el buque, la condición suspensiva operará con retroactividad y el armador será considerado propietario desde el día de la construcción. Pero este análisis es jurídicamente falso. No se puede poner *in conditione* al objeto mismo del contrato, que es un elemento esencial, no accidental.”

Confirman esta solución numerosas sentencias de Tribunales franceses (Sentencias del Tribunal de Casación de 31 de octubre de 1900 y de 17 de mayo de 1876; Sentencia de Nantes de 13 de enero de 1894; del Havre de 11 de agosto de 1887).

En España, el Tribunal Supremo, en sentencias de 20 de abril de 1923 y de 8 de julio de 1911, siguió esta misma tesis. Esta última sentencia citada, dice:

“El contrato de construcción de buques, a efectos del impuesto de Derechos Reales, es un contrato de compraventa de cosa mueble, ya que se trata de la realización de una unidad importante, cual es el buque.”

Pero frente a estos razonamientos tenemos opiniones opuestas, esto es, aquellas

5. Teorías que lo consideran como contrato de arrendamiento de obra.-
GARRIGUES es de esta opinión. De él extractamos los siguientes párrafos:

“Si fijamos como polos opuestos la venta y el arrendamiento de obra, atendiendo a que la venta supone una obligación de entregar una cosa y el arrendamiento una obligación de hacer, parece que la construcción del buque por ajuste, poniendo el constructor no sólo su esfuerzo, sino también los materiales, se asemeja más a una venta que a un arrendamiento, en razón a que aquí se atiende más al resultado (buque construído) que al trabajo necesario para obtener el resultado, y en razón también a que el precio se mide por el resultado y no por unidades de trabajo. Esta es la opinión de BONNECASE y ésta era la solución predominante en el derecho romano, que han seguido los comentaristas franceses. Pero esta identidad con la venta es más propia de una época en que la técnica de la construcción de los buques no tenía la importancia que hoy tiene. La moderna complejidad de esta técnica hace que hoy se vuelva al predominio cuantitativo del trabajo sobre la materia, que es el criterio que informa al artículo 383 del Código Civil. Cuando el técnico constructor fabrica una cosa nueva, aun cuando sea con materiales propios, realiza una especificación sometida a las reglas propias del arrendamiento de obra y está obligado a seguir las instrucciones de la persona que le dió el encargo. En nuestro derecho vigente la calificación como arrendamiento de obra está fuera de duda (véanse artículos 1.544, 1.546 y 1.588 del Código Civil). Cuando la cosa cuya construcción se encarga es una cosa fungible, la realización de la obra aparece únicamente como medio para hacer posible la prestación principal, que es la entrega y saneamiento. La calificación de este contrato como de compraventa es aquí lógica. Mas cuando se trata de construir una cosa no fungible, como es el buque, el elemento del trabajo y de la técnica viene a ser preponderante y hace del contrato un *contrato de suministro de obra*, que en nuestro Código Civil no se distingue del puro contrato de obra (véase artículo 1.588). Tal contrato queda sometido a los preceptos específicos del Código Civil sobre arrendamiento de obra. Ciertamente, habrá que completar estos preceptos legales con los propios de la compraventa mercantil. Pero ni el contrato de construcción de buques deja de ser mercantil por el hecho de quedar sometido a los preceptos del Código Civil, ni el contrato deja de ser arrendamiento de obra por el hecho de que reciban aplicación preceptos propios de la compraventa. Junto a la obligación de realizar la construcción como obligación típica, está la obligación de entregarla una vez construida. Es natural que esta segunda obligación se regule por el contrato típico que obliga a entregar una cosa a cambio de un precio (venta). Pero la prestación del trabajo sigue siendo la prestación fundamental que absorbe a la otra y sirve para identificar el contrato. La discusión doctrinal de en qué momento pasa el buque a ser propiedad del que encargó la obra, ha de resolverse en nuestro Derecho conforme con el principio general sobre adquisición de la propiedad, consagrado en el artículo 609 del Código Civil, y por lo tanto sólo mediante la tradición del buque pasará a la propiedad del que contrató su construcción.”

GAMECHOGOICOECHEA: Tratado de Derecho Marítimo Español, volumen II, pág. 32, también considera a este contrato como de arrendamiento de obra.

Lo mismo hace BRUNETTI en un análisis cuyo resumen es el siguiente: Según el artículo 1.583 del Código Civil francés, “la venta se perfecciona entre las partes y la propiedad es adquirida de derecho por el comprador con respecto al vendedor, desde el momento en que han convenido sobre la cosa y el precio, aunque la cosa no se haya entregado ni el precio pagado”. Si la venta es perfecta desde el momento del acuerdo del contrato de construcción, ¿cómo negar la propiedad del buque al armador desde este

instante? ¿Por qué esperar a la entrega? Hay una contradicción que no se explica con la teoría de la compraventa, por lo que ha de aceptarse la del contrato de obra.

Por nuestra parte, diremos que este razonamiento de BRUNETTI no es válido en el Derecho español, por la razón de que el contrato de compraventa crea la obligación de entregar la cosa a cambio del precio; pero la propiedad no se transmite hasta la entrega de la cosa, en virtud del principio de la tradición, pudiendo considerarse como tradición ficticia al acta de entrega que suele redactarse en el momento oportuno.

Nuestra opinión –sin valor alguno, precisamente por ser nuestra– es la siguiente:

1.º Que no se trata de un problema propio del Derecho Marítimo, ni siquiera del Derecho Mercantil, sino que es una cuestión totalmente civil.

2.º Que como tal, y limitando el problema al campo de la doctrina jurídica, calificaríamos a este contrato como de compraventa, pues así lo estiman CHIRONI, DOVERI, BAUDRE-LACANTINERIE, TROPONG, WINDSCHEID, COLIN Y CAPITANT y ENNECCERUS. Este dice:

“Si el empresario se obliga a realizar una obra con material proporcionado por él mismo y a suministrar la cosa confeccionada al comitente, tendremos un contrato de compraventa, porque la prestación de la cosa (debidamente confeccionada), esto es, su enajenación, aparece como la prestación principal, siendo la realización de la obra únicamente el medio para hacer posible aquélla.”

3.º Que, a pesar de lo anterior, en el Derecho positivo español hemos de atenernos a lo dispuesto por el artículo 1.588 del Código Civil: “Puede contratarse la ejecución de una obra, conviniendo en que el que la ejecute ponga solamente su trabajo o su industria, o que también suministre el material.” Esta última posibilidad hace difícil que dentro del ámbito del Código Civil pueda sostenerse otra solución que la de calificar a este contrato como arrendamiento de obras, ya sea con este nombre o bien con los análogos de arrendamiento de industria, contrato de Empresa o contrato de ejecución de obras.

En el fondo no es más que la vieja cuestión ya debatida entre sabinianos y proculeyanos planteada al cabo de los siglos ante un nuevo hecho y discutida con la misma clase de argumentos. ¿Deberá prevalecer la materia sobre la forma? ¿Es una obligación de hacer o una obligación de dar? La interrogación permanecerá tanto como dure el Derecho civil.

Pero se nos ocurre pensar que, limitando este problema al Derecho Marítimo, tal vez pudiera hallarse una solución concreta. El buque es un bien jurídico de naturaleza especial, tanto que, como decíamos al principio, se asemeja a una persona física. ¿Y por qué no a una persona jurídica? Quizá ligando los muchos cabos sueltos que hacia ella apuntan en todo el Derecho Marítimo fuera posible tejer una malla de razonamientos lo suficientemente fuerte para sostener la teoría de la personalidad jurídica del buque. Si esto se hiciera, variaría todo el enfoque con que hoy vemos al Derecho Marítimo y quizá se aclarasen muchos de los problemas que hoy los oscurecen y llenan de contradicciones. Un primer paso pudiera darse afirmando que el buque ya constituye un *patrimonio separado*, en el sentido que de tal da FERRARA:

“Patrimonio separado es aquel que tiene deudas propias, en las que se localizan las obligaciones que de él nacen, y que no sufren los efectos de operaciones diversas del sujeto del patrimonio.”

o ENNECCERUS:

“Conjuntos patrimoniales que en interés de un determinado fin, y especialmente

con referencia a la responsabilidad por deudas, son tratados en ciertos aspectos como un todo distinto del resto del patrimonio.”

Pero esto no es más que una aventurada sugerencia que hacemos a quien posea las facultades para desarrollarla que a nosotros nos faltan.

6. Consecuencias de la calificación.- Fiscalmente, el Reglamento de Derechos Reales acomete directamente la solución de este problema:

“Los contratos de ejecución de obras de todas clases, cualesquiera que sean las personas que los otorguen, su cuantía y la clase de documento en que consten, satisfarán el 0,75 por 100 del precio total convenido.

Los contratos de ejecución de obras en los que el contratista suministre todo o parte de los materiales, tributarán por el concepto de contrato mixto de obras con suministro al tipo de 2,25 por 100, cualquiera que sea la parte que en el mismo asignen los contratantes a la obra o al suministro.

Los contratos mixtos de obras con suministros se liquidarán por el tipo de las compraventas si el contratista pone la totalidad de los materiales y se dedica habitualmente a la construcción de obras o productos análogos...

Las transmisiones por contrato de bienes muebles tributarán al 3 por 100.”

La persona obligada al pago del impuesto de Derechos Reales, en cualquiera de los casos anteriores, es el contratista:

Artículo 59, número 2 del Reglamento: “En los contratos de ejecución de obras y en los de suministro de efectos, víveres, materiales, agua, alumbrado y sus análogos, así como en los contratos mixtos de suministro con ejecución de obras o de suministro con prestación de servicios personales, cualquiera que sea la otra parte contratante, satisfará el impuesto el contratista, incluso en los casos que con arreglo a lo prevenido en los párrafos 4.º y 5.º del artículo 18 de este Reglamento se aplique el tipo de las compraventas.” “En los casos a que se refiere este número serán subsidiariamente responsables del pago las personas o Corporaciones con quienes se haya contratado, si entregan la totalidad o parte del precio estipulado sin exigirles justificación de haber satisfecho la totalidad o, en su caso, la fracción vencida del impuesto.”

Criterio típicamente fiscal éste que ha inspirado a los anteriores artículos del Reglamento de Derechos Reales, creadores de la figura del *contrato mixto de obra con suministro* –desconocida en el Derecho Civil–, tras la que un examen valorativo de los tipos impositivos correspondientes permitiría conocer en qué cuantía se han considerado los elementos procedentes de los contratos de arrendamiento de obra o de compraventa, de cuya fusión se ha formado por la dificultad de una precisa delimitación de esos mismos contratos.

En cuanto al impuesto de Timbre, hemos de hacer unas referencias previas a los documentos sobre los que puede recaer: es preciso distinguir el contrato de construcción del buque de la declaración de su construcción a fines registrales. El primero es anterior al barco, el segundo suele extenderse cuando el buque se entrega. La Legislación los regula por separado:

“Real Orden de 6 de octubre de 1915.- A la construcción de toda embarcación precederá la notificación a la Autoridad de Marina, suscrita por el dueño de la

embarcación, indicando el nombre del constructor.”

Otras disposiciones establecen que si el buque es de más de cien toneladas de arqueo, ha de hacerse análoga notificación a la Subsecretaría de la Marina mercante, y análogos requisitos con respecto a las autoridades de Sanidad y Emigración si el buque va a ser de pasajeros.

Las Comandancias de Marina han de llevar un libro registro de buques en construcción, en el que anotarán además todas las circunstancias de la obra, desde la colocación de la quilla a las pruebas del buque, operaciones todas ellas para las que el constructor deberá obtener autorización de dichas Comandancias. Concluye este expediente con un informe del Inspector de buques, remitiendo toda esta documentación a la Subsecretaría de la Marina Mercante para su aprobación, siempre que el buque sea de más de veinte toneladas.

Por lo tanto, de lo anteriormente dicho se deduce que el contrato de construcción del buque es perfectamente conocido por la Administración, la cual no sólo toma razón de él en libros oficiales, sino que lo envía a la Subsecretaría de la Marina Mercante.

En cuanto a la declaración de construcción, es el documento a que se refiere el artículo 152 del Reglamento del Registro Mercantil:

“La primera inscripción de los buques será la de propiedad de los mismos. Esta inscripción se practicará presentando el título de adquisición de la propiedad del buque, que constará en escritura pública o en documento auténtico. Cuando la adquisición del buque tenga lugar en astillero por contrato de construcción, se considerará como título de propiedad del buque la escritura pública de entrega del mismo, que deberá otorgar el constructor a favor del dueño, en la que hará constar el precio...”, etc.

Pues bien, el impuesto de Timbre grava ambos documentos, esto es, el contrato de construcción y la escritura de declaración.

Si al contrato de construcción lo calificamos como contrato de compraventa, se aplicará la norma primera del artículo 16 y escala del 15.

Si lo consideramos arrendamiento de obra, hemos de distinguir si el constructor aporta los materiales o sólo su trabajo. A ninguno de estos casos será aplicable la norma sexta del artículo 16, que dice:

“En los arriendos y subarriendos de todas clases, la suma de la renta o alquiler de un año”.

sino que ha de tenerse en cuenta:

1.º Que el constructor aporte todos los materiales. El contrato, si el constructor se dedica habitualmente a estos trabajos, se calificará como compraventa de muebles, según lo ya dicho a efectos del impuesto de Derechos Reales.

2.º Que aporte parte de los materiales; se calificará como contrato mixto de obra y suministro y será de aplicación el número 13 del artículo 16, según la Resolución de la Dirección General del Timbre de 12-3-1900:

“Están comprendidos en este número (13) y no en el 6.º los contratos en los que consta el precio que ha de percibir el contratista durante todo el tiempo de duración del contrato, siendo el precio total la base de percepción del impuesto y no el alquiler de un año, base que se refiere a los arriendos en que se paga alquiler o renta.”

3.º Que el constructor no aporte más que su trabajo; se calificará como arrendamiento de obra, conforme a lo dicho en el número anterior, aplicándose la norma 13 del artículo 16, aunque tal vez fuera más ajustado entender aplicable la norma 14 del mismo artículo, como constitución de una obligación personal.

Por tanto, el contrato de construcción de buques tributará en cualquier caso por la escala del artículo 15.

Veamos ahora la escritura de declaración de construcción. Entendemos que este documento público deberá también gravarse por dicha escala del artículo 15 en relación con lo dispuesto en el número 16 del artículo 16:

"En las escrituras de declaración de obra nueva, el valor que a ésta se señale en el documento."

Este criterio no implica una doble tributación, pues el primero de estos documentos tiene naturaleza contractual, mientras que el segundo es un acto declarativo; pero esta interpretación, unida a otras circunstancias que después mencionaremos, ha llevado a que la

7. Situación real de los impuestos de Timbre y Derechos Reales frente a los contratos de construcción de buques no sea la procedente. En efecto: el contrato de construcción de buques, que casi en la totalidad de los casos se extiende en documento privado, no se presenta a liquidación por Derechos Reales ni satisface el Timbre en forma alguna. A pesar de cuanto hemos dicho con respecto a los controles de las Comandancias de Marina y a la intervención en ciertos casos (buques de más de cien toneladas) de la Subsecretaría de la Marina Mercante en la aprobación de estos contratos, se afirma, ante los representantes de Hacienda, que se conviene la construcción por contrato verbal.

Con esto se defrauda de una manera directa al impuesto de Timbre, y de una forma indirecta al de Derechos Reales. Si este último impuesto recayese sobre el contrato de construcción, no podría recaer después sobre el documento público de entrega del buque, pues ambos hacen referencia a una misma transmisión y habría duplicidad de imposición si se liquidase las dos veces (cosa que no sucede con Timbre, como ya hemos dicho). Ahora bien, este documento público por el que se declara la entrega del buque es preceptivo para la inscripción en el Registro de la Propiedad, según el artículo 152 del Reglamento ya transcrito, y este documento sí que se presenta a liquidación; pero las circunstancias que en él se indican raras veces son exactas. Se disminuyen los precios reales del buque; se afirma que el armador ha entregado el material, todo el material necesario, y se ofrece como base al impuesto de Derechos Reales el importe líquido de los jornales invertidos; desembarazando la escritura de declaración de toda referencia fiscalmente comprometedora.

La lucha contra esta defraudación habrá de hacerse por la inspección de los Organismos públicos mencionados, examinando sus libros de registro y sus expedientes de aprobación de obras y también en los propios astilleros, de cuya contabilidad resultarán muchas veces bases distintas de las declaradas, bien por diferencias en las partidas correspondientes, bien por no justificarse o justificarse indebidamente las supuestas aportaciones de material por parte de los armadores.

A esta situación se ha llegado después de las Resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central siguientes:

De 6 de junio de 1944, por la que se declaró que la escritura pública otorgada por el propietario de un barco, haciendo la declaración de la construcción de éste,

como mandado construir para sí y a sus expensas a un maestro de Ribera, y sin que en el otorgamiento de tal escritura intervenga el constructor, es un acto de naturaleza unilateral, por lo que carece de la naturaleza contractual suficiente para originar jurídicamente el pago del impuesto, conforme al artículo 44 del Reglamento de 1941, y que al no hacerse en ella referencia a contrato alguno celebrado anteriormente por el constructor y el propietario del buque, que conste en documento suscrito por las partes, debe estimarse, a falta de otra prueba, que las estipulaciones convenidas por aquéllos tienen carácter verbal y, por ello, exentas del impuesto.

De 31 de octubre de 1944, que declaró que el documento privado otorgado entre constructor y armador, por el que el primero se obliga a construir el buque para el segundo por el precio de 225.000 pesetas, siendo el suministro de los materiales por cuenta del armador, debe liquidarse por el concepto de contrato de obras, siendo nula la liquidación girada como transmisión de bienes muebles.

De 24 de abril de 1945, que a su vez declaró que la escritura pública de construcción de un buque hecha por su propietario en sus astilleros y talleres mecánicos, siendo la máquina y caldera del mismo usada y de construcción nacional, contiene un acto unilateral, por lo que tal acto carece por sí solo de la naturaleza contractual necesaria para originar jurídicamente la exacción del impuesto de Derechos Reales, sin que ello sea obstáculo para que la Oficina liquidadora, si lo estima conveniente, instruya las diligencias de investigación pertinentes en averiguación de la existencia del documento escrito en el que se acredite la compra de los aludidos bienes muebles. (Se refiere a la máquina y caldera, sobre cuyo importe se habla girado liquidación como transmisión de muebles.)

En la Resolución de 11 de marzo de 1947 se sentó la siguiente doctrina: Se trataba de una escritura pública otorgada en Ribadavia entre una Sociedad Constructora y otra Armadora, en la que se hacía constar la construcción de un buque, conteniéndose en ella, entre otras manifestaciones, las de que la construcción se había iniciado por encargo de la Casa Armadora, aportando ésta, además del equipo propulsor, otros elementos auxiliares procedentes de otro buque propiedad de los mismos armadores, sobre la que se giró liquidación sobre el total del valor del buque por el concepto de compraventa. Entablada la reclamación, el Tribunal Provincial de Orense sostuvo la liquidación, fundándose en que, de acuerdo con el artículo 1.218 del Código Civil, la escritura pública sólo produce efecto contra tercero respecto al hecho que motiva su otorgamiento, pero no en cuanto a las manifestaciones de las partes, por lo que el armador debía probar la entrega de los materiales que afirmaba haber aportado. El Tribunal Económico-Administrativo Central, en la Resolución citada, declaró que la construcción del buque había sido hecha en virtud de contrato verbal, sin que el hecho de haber intervenido ambas partes interesadas en el otorgamiento del documento público citado pudiera atribuir carácter bilateral al acto realizado, ya que éste carece por sí solo de la naturaleza contractual necesaria para originar jurídicamente la exacción del impuesto, según lo dispuesto en el artículo 44 del Reglamento, todo ello sin perjuicio de que se instruyan las diligencias de investigación convenientes para la averiguación del documento escrito donde se contenga el contrato de construcción del buque.

Y con el mismo criterio, Resolución de 25 de marzo de 1947.

Con esto terminamos el análisis del contrato de construcción del buque, en el que nos hemos extendido quizá en exceso con el propósito de revelar la naturaleza de los problemas que surgen en la calificación y tributación de uno de los aspectos de la contratación marítima.

8. Propiedad del buque.- Dice el artículo 573, párrafo primero del Código de Comercio: “Los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en el Derecho.” Y dice el 589: “Si dos o más personas fueren partícipes de la propiedad de un buque mercante, se presumirá constituida una Compañía por los propietarios.”

El Reglamento de Derechos Reales, artículo 19, número 27, dice: “Tributarán como Sociedades las Compañías que se presumen constituidas por los copropietarios de un buque, según el artículo 589 del Código de Comercio.”

Pero esta tributación como Sociedad no exime del pago correspondiente de los actos o contratos que han producido esa copropiedad: compraventa, donación, sucesión, etc. En este sentido existen varias Resoluciones del Tribunal Económico-Administrativo Central y, cuando menos, una reclamación pendiente de sentencia en el Supremo.

9. Inscripción.- Construido el buque y atribuída su propiedad a una persona determinada, se procede a la inscripción en el Registro de la Propiedad. Llevan Registro de Buques los Registros de Barcelona, Tarragona, Castellón, Valencia, Alicante, Málaga, Cádiz, Sevilla, Huelva, La Coruña, Santander, Bilbao, San Sebastián, Palma de Mallorca, Santa Cruz de Tenerife, Palamós (Gerona), Cartagena (Murcia), Motril (Granada), Vigo (Pontevedra), Rivadeo (Lugo) y Gijón (Oviedo).

Para la inscripción se presentará el título de adquisición de la propiedad del buque, que deberá constar en escritura pública o en documento auténtico expedido por Autoridad o funcionario competente. También se presentará certificado de

10. Matriculación.- Matricular un barco consiste en inscribirlo en la lista del Registro Marítimo que llevan las Comandancias de Marina. *Abanderarlo* se dice del buque procedente del Extranjero que pasa a propiedad de españoles y que se le autoriza a enarbolar la bandera española. Está reglamentado por la ley de Comunicaciones Marítimas de 1913 y se denomina *Pasavante* al documento que expide el cónsul español en el puerto extranjero que abandona este buque, que ha de ser abanderado al llegar a España. Es como una guía de circulación. Abanderado e inscrito el buque, necesita un justificante de su nacionalidad y de la autorización del Estado para navegar. Este documento es la *Patente de Navegación*, cuya custodia corresponde al Capitán (Orden de 14 de diciembre de 1874). Un navío que se hiciera a la mar sin estos documentos sería considerado pirata.

Construido el buque, matriculado, abanderado, inscrito y en posesión de la Patente de Navegación, puede dedicarse a las operaciones de:

III EL TRÁFICO MARITIMO

1. Elementos personales. Terminología.- La denominación de las personas que intervienen en el tráfico marítimo es bastante convencional, con lo que las confusiones de terminología son muy frecuentes. Nosotros limitaremos los términos a los empleados por la ley del Timbre en el artículo 189. Así distinguiremos los de naviero, capitán, cargador y consignatario.

El naviero representa la propiedad del buque, por lo que puede no ser el dueño,

reservándose para éste comúnmente el nombre de armador. En tiempos esta palabra señalaba al encargado de avituallar al buque y de armarlo; pero en la actualidad, en el lenguaje corriente, designa al propietario. Por lo tanto, como propietario del buque consideraremos al armador.

El capitán es, como dice SCIALOJA, “la figura central y dominante de todo Derecho Marítimo”, pues asume todas las facultades y responsabilidades de la contratación comercial, representando al buque, al armador o a la carga. Sin embargo, tan amplias facultades como señor de la nao han disminuido mucho, según ScauTTON, desde que el buque se puede comunicar fácilmente por telégrafo o radio con el armador y con su red de agentes, por lo que el capitán, actualmente y en el terreno práctico, es tan sólo el jefe de la navegación del buque. A pesar de todo, en las leyes españolas se regulan detalladamente los derechos y obligaciones de tal cargo.

Los nombres de cargador y consignatario apenas merecen explicación, limitando nuestro comentario al de agente marítimo. En el Código de Comercio no aparece ninguna designación a los agentes marítimos ni tampoco hemos visto que se ocupen de ellos los Tratados de Derecho Marítimo españoles, haciéndolo los extranjeros de una manera ligera.

Los agentes marítimos son los representantes oficiales del armador. En algunos casos su función es la de una sucursal de la Empresa armadora, pero en otros son representantes nombrados por dicha Empresa con facultades para obligarla dentro de los límites conferidos por el poder de nombramiento. Frecuentemente estos agentes representan a más de un armador.

En otros países esta función de los agentes marítimos ha sido reemplazada por los llamados *courtiers* de buques o *courtiers* marítimos, que actúan como intermediarios del armador y los cargadores.

Los agentes marítimos se encargan también de buscar cargamento para el buque; de representar en tierra y en el puerto de su domicilio los intereses del buque y de los armadores; de hacer las declaraciones de Aduanas (para lo cual en España necesitan tener el carácter de agentes de Aduanas); preparan el atraque del buque, cuidan la carga y la descarga y obtienen una remuneración por comisión sobre el flete contratado. En ocasiones actúan también como cargadores o consignatarios, por lo que sus funciones son muy complejas.

2. Compraventa de buques.- La compraventa de buques constará en escritura pública o documento auténtico expedido por autoridad o funcionario competente (artículo 152, párrafos segundo y séptimo del Reglamento Mercantil). Cuando la venta se haga en país extranjero, la escritura se otorgará ante el cónsul de España (artículo 578 del Código de Comercio). Se requiere para la inscripción de la venta la aprobación de la Subsecretaría de la Marina Mercante, mediante solicitud a la que acompañe certificado del Registro Marítimo, escritura de venta con copia simple y certificación de nacionalidad española de la Alcaldía correspondiente al domicilio del comprador. La venta se consignará en la patente de navegación. Además se presentará otra copia literal de la escritura a la Comandancia de Marina (Real Decreto de 7 de noviembre de 1876).

Los cambios de propiedad se harán constar en la certificación del Registro Mercantil que debe llevar el capitán, mediante diligencia firmada por los contratantes en la misma certificación, con intervención del notario o del Cónsul (artículo 159 Reglamento Registro Mercantil).

Pero están exceptuadas de estas formalidades en los segundos y posteriores cambios de dominio las embarcaciones de pesca litoral hasta treinta toneladas de arqueo total, la venta de las cuales se efectúa mediante acta que se levanta en la Comandancia de Marina, suscrita por el vendedor, el comprador y tres testigos, con el visto bueno de la autoridad de Marina local. El mismo procedimiento se seguirá con los buques de recreo de valor inferior

a 1.500 pesetas y tonelaje no superior a treinta toneladas. (Orden Ministerial 13 de marzo 1933.)

En las ventas en que se sigue este procedimiento simplificado rara vez se liquidan debidamente los impuestos de Timbre y Derechos Reales. En algunos casos hemos podido comprobar que en escrituras cuya base rebasaba las 50.000 pesetas, el exceso de timbre había sido adherido en efectos sueltos, sin presentar el documento a liquidación por Derechos Reales.

3. Fletamento.- Dentro del Derecho Marítimo el transporte constituye una de las principales actividades objeto de su regulación. En general, se designa con el nombre de fletamento a todo contrato marítimo de transporte. Sin embargo, la legislación y la doctrina restringen este concepto.

El propietario de un navío puede explotarlo de dos formas:

1. Puede utilizar él mismo su navío para transportar sus propias mercancías (caso por ejemplo de los buques de la C.A.M.P.S.A. y de la Sociedad Anónima CROSS).

2. Puede alquilarlo. Este alquiler se puede hacer de tres formas distintas:

a) alquilando *el casco* a una tercera persona que se encarga de equiparlo (sistema muy raro);

b) alquilarlo ya equipado para la navegación por un tiempo determinado;

c) poniendo el propietario su navío a disposición de otro para transportar ciertas mercancías a un lugar determinado. Es caso más frecuente. Como contrato, en términos generales, lo calificaríamos de arrendamiento de servicio. Si este arrendamiento se efectúa en *bloque* por carga entera, se opera entonces por *charte-partie* (de *carta partita*), documento que una vez redactado se rompía en dos partes, entregando una al cargador para su remisión al consignatario y conservando la otra el capitán con objeto de control en el puerto de entrega. El arrendamiento puede ser parcial, por mercancías sueltas, constatando el contrato por conocimientos de embarque.

En cuanto a la póliza de fletamento, se establece en el Código de Comercio que deberá extenderse por duplicado, y en ella pueden pactarse las condiciones de arrendamiento derivadas de la situación que hemos expuesto.

FLETAMENTO Y ARRENDAMIENTO.- Las relaciones entre estos dos contratos han dado origen a problemas de calificación que han ocupado extensos comentarios.

En un principio, el objeto del contrato era el propio barco. Su alquiler constituía el fletamento, encargándose del “armamento” (en el más amplio sentido) el arrendatario. Se trataba de un arrendamiento de “cosa”, de una *locatio rerum*.

Posteriormente se atendió al transporte en sí. Lo que se pretendía era el transporte de las mercancías. El fletamento se convirtió en un arrendamiento de obra, en una *locatio operis*. Pero aun entonces no se olvidó la designación expresa de la nave, que habría de hacer el transporte, puesto que la idea del riesgo hacía que se tuviera más o menos confianza en las condiciones de navegabilidad de uno u otro buque.

Estos dos elementos, íntimamente ligados, forman la naturaleza del contrato de fletamento tal como hoy lo concebimos.

La doctrina, en general, así lo entiende, pues hemos visto al iniciar el tema cómo se considera fletamento a cualquier forma de explotación económica del barco.

Ahora bien, la sentencia del Tribunal Supremo de 24 de mayo de 1925 estableció la distinción entre fletamento y arrendamiento, considerando que tenía este último carácter la cesión de un navío desarmado para su uso durante un plazo y por un precio determinado.

GARRIGUES admite esta distinción con ciertas precauciones, cuando dice que habrá de atender a las cláusulas de cada contrato y ver en qué manos está la dirección de la Empresa. Será arrendamiento si pasa íntegramente el control del capitán y de la dotación al fletador; será fletamento si el naviero se reserva ese control, cediendo únicamente al

fletador el derecho de dar órdenes sobre la ejecución del transporte (carga, transporte, descarga), en cuyo caso el capitán, aunque sometido a las órdenes del fletador, sigue poseyendo el buque en representación del naviero.

Por nuestra parte entendemos que el concepto de fletamento está formado, como ya hemos dicho, de dos elementos:

Uno, el arrendamiento del buque; otro, el contrato de transporte (arrendamiento también, pero de obra).

Ya sabemos cómo históricamente estos dos elementos han calificado a este contrato. Hoy día, según su mayor o menor *predominio*, configurarán diversas modalidades del fletamento, desde el “armamento-fletamento” de la práctica inglesa, belga y francesa, el “time charter”, de análogo carácter, en los que resalta la idea de cesión, a aquellas otras variedades del fletamento en las que prevalece la finalidad del transporte: fletamentos parciales, fletamentos para determinadas cargas, fletamentos con destino a un puerto señalado por el naviero, remolques y conocimientos de embarque, situados éstos en el extremo de la gama donde ya la idea del arrendamiento queda lejos y todo lo llena la finalidad del transporte. Pero todo no; aun en el conocimiento ha de hacerse la designación expresa del barco que ha de hacer el transporte.

Y es que, como decíamos, los dos elementos, arrendamiento de cosa –buque– y arrendamiento de obra –transporte–, íntimamente unidos forman, a nuestro modesto juicio, la naturaleza del fletamento.

Por otra parte, esta distinción no tendría, en cuanto a Timbre, el alcance que algunos han pretendido, pues si bien es cierto que la base de tributación del arrendamiento es la renta o alquiler de un año (número 6 del artículo 16) y en el fletamento sería la de su importe total, no ha de olvidarse la Resolución de la Dirección General del Timbre de 13 de marzo de 1900, que sienta la doctrina de que no se aplicará la norma sexta del artículo 16 (base de un año) a aquellos arrendamientos a los que se fija un precio total.

Por tanto, tributariamente a efectos de Timbre la conclusión es la misma, aunque aceptemos la posibilidad de distinción de arrendamiento y fletamento.

La póliza de fletamento tributará por Timbre por la escala del artículo 15, aunque no se otorgue en escritura pública, según dispone el artículo 176.

4. Conocimientos de embarque. Clases.- En un principio el conocimiento era un simple *recibo* de las mercancías a bordo. El propietario viajaba con mercancía en busca de mercado favorable. La función del conocimiento era muy simple. En una segunda fase de su evolución, cuando el propietario dejó de viajar con las mercancías, el conocimiento se convirtió en un *título* de transporte, que se enviaba al destinatario. Actualmente, el conocimiento *representa* a la mercancía. Se ha convertido en título de posesión de las mercancías y en instrumento de crédito. Podemos definirlo como el escrito, firmado por el capitán, por el que éste reconoce haber recibido las mercancías a bordo, se compromete a transportarlas y a entregarlas en el lugar de destino.

De este documento dispone el Código de Comercio que se extiendan cuatro ejemplares, para el cargador, consignatario, capitán y naviero. Además, pueden extenderse cuantos estime necesarios el interesado. El conocimiento hace fe entre todos los interesados en la carga, y produce acción sumarísima o de apremio, según los casos, para la entrega del cargamento y pago de los fletes. El capitán deberá extenderlo y entregarlo dentro de las veinticuatro horas de recibida la carga a bordo.

Sin embargo la práctica comercial ha modificado sustancialmente el mecanismo de este documento. No hemos visto ni un solo conocimiento de embarque firmado por el Capitán. Los firman los Agentes marítimos “por el Capitán”. Sólo para las mercancías que han de enviarse para determinados países (por ejemplo, Portugal) se exige con rigor la firma del Capitán. Hemos de pensar que los Agentes que lo firman representan al Armador y que el

Capitán, al firmar el conocimiento, lo hace representando también los intereses del Armador. Esta es la opinión de don Jesús RUBIO en la *Revista de Derecho Mercantil*; sin embargo, parece contrario a la naturaleza del conocimiento de embarque que el Capitán que lo firma y que acredita recibir las mercancías a bordo actúe en ese mismo momento representando al Armador.

Este mismo comentarista se ocupa del problema de los duplicados del conocimiento de embarque. En la práctica suelen extenderse los ejemplares principales siguientes: con destino a Europa, dos ejemplares principales; con destino a Ultramar, tres. Se extiende además un gran número de copias, generalmente en la forma siguiente: dos o tres para el cargador; una para el Capitán, a fin de que controle personalmente su comisión en el flete (“Capa”), y dos a seis copias más para la Compañía.

Entendemos que la base de los conocimientos de embarque que ha de tomarse para aplicación del artículo 189 de la ley del Timbre es la del precio del transporte, entendiendo como tal el importe del flete. La comisión del Capitán en el flete –“Capa”– (que actualmente va siendo abandonada a favor del propio armador), así como las que se concedan a los Agentes marítimos, o cualesquiera otras, forman parte del flete; por ello no se deducirán de la base a efectos del artículo 189 de la ley del Timbre. No es flete en cambio, a nuestro juicio, el propio impuesto.

Como diferencias jurídicas más importantes entre la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque, diremos que el primero semeja un contrato de arrendamiento; el segundo, un recibo de las mercancías a bordo, un contrato de transporte y un título de entrega; que la póliza de fletamento se formaliza antes de la carga, mientras que el segundo se extiende después. Pero no olvidemos las interconexiones que los ligan, a las que ya nos hemos referido.

Con lo dicho queda señalada la naturaleza compleja del conocimiento de embarque y cómo su función no se limita a la de acreditar un transporte. Por eso no dudamos en entender gravados por la escala del artículo 185 a los conocimientos de embarque llamados *delivery-order*, que son como bonos de entrega, o conocimientos que hacen referencia a una parte de la mercancía ya embarcada y amparada por otro conocimiento general. Tampoco dudamos en que la base ha de ser la totalidad del flete convenido en los llamados “conocimientos directos”, que son aquellos que se extienden por una Agencia marítima para el transporte de mercancías que han de transbordarse una o varias veces antes de llegar al puerto de destino.

El análisis jurídico de estos “conocimientos directos” sería de sumo interés, por cuanto no sólo se efectúa en buques distintos de los de embarque de la mercancía, sino que puede también comprender trayectos en los que el transporte ha de efectuarse por carretera, ferrocarril o líneas aéreas.

Otra clase de conocimientos nos viene impuesta por el punto de destino de las mercancías por cuanto que las condiciones de carga y los requisitos del documento varían según las naciones, siendo, sin embargo, muy comunes los usos de Europa, los de América y los de Oceanía.

Ciertos países exigen el visado consular de los conocimientos.

La Orden de 3 de febrero de 1943 (reformada en 16 de mayo de 1946 en cuanto al carbón) fijó las tarifas del cabotaje, señalando los precios máximos que podrían percibirse por fletes según los distintos puertos y clases de mercancías. La práctica es que tales tarifas se convirtieron en tarifas mínimas, percibiéndose cantidades “extras” en forma oculta. De todas formas, serán de gran interés para el cálculo aproximado de las bases aplicables a efectos del artículo 189.

En cuanto a otra clase de tráfico, esto es, no al cabotaje, sino al internacional, las revistas profesionales de la Marina mercante publican periódicamente las cotizaciones que

se han obtenido en lo que pudiéramos llamar mercado internacional de fletes, sobre el que influyen de manera poderosa los convenios internacionales.

Por último, recordaremos que el conocimiento de embarque es un documento de redacción obligatoria; que el ejemplar principal que ha de quedar en poder del naviero es el gravado por la escala del artículo 189, y que la disposición adicional segunda de la ley del Timbre dispone que los documentos extendidos en el Extranjero han de reintegrarse cuando surtan efectos en España. El juego de estas disposiciones de la Ley permitirá someter a tributación a muchos de estos documentos que hoy eluden su cumplimiento amparados en erróneas interpretaciones.

5. Billetes de viajeros.- Otra de las funciones del transporte marítimo es la del transporte de viajeros. La calificación jurídica del contrato es muy compleja. A efectos de timbre están gravados por el artículo 189. La base del impuesto es el precio del pasaje.

Como quiera que es frecuente que el pago de estos pasajes se efectúe en el Extranjero, dándose incluso el caso de que el billete no se extienda en España, hemos de hacer constar que, como los efectos de estos documentos se surten en puerto español, ha de entenderse los gravados por el artículo 189, por aplicación de lo dispuesto en la disposición adicional segunda número 2, por tratarse de “documento extendido en el Extranjero que surte efectos en España”.

Es también frecuente que si el pago se hace en España se exijan entregas a cuenta antes de la emisión del billete definitivo, justificándolas con un recibo de cantidad. Este documento está gravado por la ley del Timbre con independencia de que exista o no billete, según acuerdo de la Dirección General del Timbre y Monopolios de 1935.

Tanto en billetes de viajeros como en conocimientos de embarque (teniendo en cuenta que en éstos, a efectos de tributación, se devenga el impuesto sin lugar a distinguir entre cláusula CIF o FOB), si el precio estuviera pactado en moneda extranjera, habrá de hacerse la conversión a pesetas, aplicando en la actualidad los cambios del día que rijan en el llamado “bolsín de contratación libre”, según consulta formulada al Instituto de Moneda Extranjera.

6. Despacho del buque. Exportación. Importación. Documentación de estas operaciones. Intervención consular.- No basta la patente de navegación para que el buque pueda emprender el viaje; son precisos una serie de trámites que se conocen con el nombre de “despacho del buque”. En ellos intervienen principalmente tres organismos: Aduana, Sanidad y Comandancia de Marina.

DESPACHO DE EXPORTACIÓN.- El Capitán o Consignatario del buque presentará al Administrador de la Aduana tantas carpetas cuantos sean los puertos de destino del Extranjero, con sus correspondientes facturas. Además, una relación de las provisiones del buque. Para hacerse a la mar, el Capitán pedirá al Administrador de la Aduana un *solicito talonario*. En este documento la Aduana hace constar que el buque queda despachado; lleva dos cupones unidos que se entregan al Capitán para que pueda presentarlos en la Delegación de Sanidad y en la Comandancia de Marina, la cual, si el buque ha cumplido con los requisitos vigentes en materia de navegación, devuelve al Capitán el *Rol* del buque.

Un documento muy importante en este momento del tráfico marítimo es el *manifiesto*, que es el documento que obligatoriamente deberá tener redactado y suscrito el Capitán, relacionando con todo detalle la naturaleza de la carga y los puertos de procedencia y destino. Se llama *sobordo* a aquel manifiesto en el que se ha liquidado el flete. De estos documentos se extienden los ejemplares siguientes: uno para el Capitán, dos a seis para las Compañías, uno para los puertos intermediarios de escala, tres a seis al puerto de destino y otro para la Agencia del buque, enviando generalmente uno de los ejemplares por avión, a fin de que pueda prepararse la descarga de las mercancías. Algunos países exigen que el manifiesto sea visado por los cónsules, en cuyo caso se extiende otro ejemplar más. La

Aduana española exige tres en el puerto de embarque y un último ejemplar suele conservarlo el Agente de la Compañía de dicho puerto.

Para la exportación de mercancías se presentarán en la Aduana seis ejemplares de la licencia de exportación y además la llamada factura de exportación, que es un documento de Aduanas en el que se relaciona la mercancía a exportar, empleando la nomenclatura de los Aranceles.

Comercialmente esta operación de exportación suele hacerse mediante crédito documentario, por apertura de una cuenta en el Banco extranjero, que aceptará los giros. Esta cuenta se abrirá mediante presentación de una factura comercial; de una factura consular según modelo de cada país, con tres copias, dos legalizadas por el Cónsul; de certificados de análisis y de conocimientos de embarque sin reservas, ejemplar original a la orden. Los giros se han de negociar en Banco español. Estos giros, según hemos comprobado reiteradas veces, se hacen siempre en impresos de Letra de Cambio de la mínima cuantía, y hemos propuesto a la Dirección General un procedimiento que evitaría este fraude.

EN IMPORTACIÓN, el trámite abreviado es el siguiente:

1.º Presentación por el barco del manifiesto, visado por el Cónsul español en el puerto de origen.

2.º Solicitud y concesión por la Aduana de permiso para el descargue.

3.º Presentación por los consignatarios de mercancía de los ejemplares principales de los conocimientos correspondientes y entrega de las mismas por el barco bajo custodia de la Aduana. Por intermedio de los Agentes de Aduanas, y siempre que se posea la licencia de importación, se presenta en la Aduana el documento de adeudo de derechos, llamado “declaración de despacho a **consumo**”, en el que se describe la mercancía arancelariamente (es un impreso timbrado), al que se acompaña copia de la licencia de importación, copia de la factura comercial y cualquier otro documento que exija la legislación. Simultáneamente se presenta la declaración de la Contribución de Usos y Consumos (efecto timbrado), en la que se declara la mercancía con arreglo a las tarifas de este impuesto. Verificadas las diligencias de tramitación de documentos y reconocimiento de mercancías, la Aduana permite el levante de las llamadas mercancías de despacho sobre muelle, procediendo después a la recaudación de los derechos, que satisfacen los Agentes de Aduanas. Tratándose de mercancías que se despachen en almacén, la Aduana las entrega a los destinatarios previa recaudación de los derechos.

Si no se tiene licencia de importación o no interesa su despacho, puede ingresar la mercancía en los almacenes de la Aduana, en donde puede permanecer cuatro meses o solicitar su envío al Depósito franco, donde podrá permanecer hasta cuatro años. El resguardo de entrega o warrant es un título que representa a la mercancía y puede ser objeto de endosos y negociaciones. Las mercancías que permanezcan en estos Depósitos, dicen las Ordenanzas de Aduanas, estarán exentas de toda clase de impuestos del Estado, provincia o Municipio. ¿Alcanza esta exención al warrant? En la práctica no se reintegra ninguno de estos documentos, que, caso de que se hiciera, tributarían por la escala del artículo 15 sobre la base del valor de las mercancías depositadas. Tal vez aplicando a la letra la ley del Timbre no se encontrase suficientemente clara la exención de que hasta ahora disfrutaban, por cuanto lo gravado por Timbre son los documentos, no las mercancías; pero el decidir esta cuestión, por el volumen de las operaciones sobre que recae y por las consecuencias administrativas y quizá internacionales que pudiera suponer, excede a nuestra misión actual.

Estos Depósitos francos son explotados por particulares que han obtenido la concesión del Ministerio de Hacienda. No pueden ser flotantes, a excepción de los destinados a contener carbones minerales.

Estos depósitos son retribuidos, cobrándose por las Empresas concesionarias unos derechos por almacenamiento y custodia. Estos recibos entendemos han de reintegrarse por la escala del 186.

7. Suministros al buque. Cómo se efectúan.- Otro de los servicios que suelen prestar los Agentes marítimos, cuya función es muy compleja, es la de encargarse del avituallamiento del buque. Sin embargo es muy frecuente que en los puertos existan comerciantes destinados especialmente a esta actividad, limitándose entonces los Agentes a pagar los importes de las mercancías entregadas al buque, por cuenta del mismo, previa presentación de un albarán o nota de entrega, en el que el Capitán, el primer Oficial, el Maquinista o el Sobrecargo firma acreditando la recepción.

En análoga forma se efectúan los suministros de carburantes, agua o hielo.

8. Referencias a crédito marítimo, averías, seguros.- Por respeto a su antigüedad histórica (pues procede de una práctica griega), a que el Código de Comercio lo regula y a que la ley del Timbre lo grava en el artículo 176, remitiéndolo a la escala del 15, incluimos la definición que el Código da al préstamo a la gruesa, artículo 719: “Se reputará préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro”, omitiendo todo comentario por ser una operación totalmente en desuso.

El buque puede recibir cantidades por muy diversos conceptos desde que se inicia su construcción. De estas cantidades puede responder el propio buque, bien directamente, bien mediante constitución de hipoteca. Responde directamente, entre otras, de ciertas cantidades debidas al personal y también de los importes de los suministros del último viaje que hubieran sido anotados en el Registro. La hipoteca es la forma normal de asegurar los créditos que ha recibido de terceros. Entre estos créditos merecen destacarse los que concede el Estado para favorecer e intensificar la construcción de buques. Estos, lo mismo que los que los armadores puedan obtener por otros cauces, pueden garantizarse mediante la constitución de hipoteca. La hipoteca naval está regulada por la Ley de 21 de agosto de 1893 y Reglamento del Registro Mercantil de 20 de septiembre de 1919. En cuanto a Timbre, ha de tributar por la escala del artículo 15, según dispone el 176.

Según el artículo 3.º de la ley de Hipoteca Naval, ésta puede otorgarse:

- 1.º Por escritura pública.
- 2.º Por póliza de Agente de Cambio y Bolsa, Corredor de Comercio o Corredor Intérprete de buques, que firmen también las partes o sus apoderados.
- 3.º Por documento privado que firmen los interesados o sus apoderados y que presenten ambas partes, o cuando menos la que consienta la hipoteca, al funcionario encargado de verificar la inscripción, identificando ante él su personalidad.

El buque ha de estar inscrito en el Registro Mercantil y la hipoteca se anotará en la certificación del Registro que ha de llevar el Capitán.

Pero este procedimiento de formalizar la hipoteca naval da origen a importantes defraudaciones de los impuestos de Timbre y Derechos Reales. Cuando las hipotecas se formalizan en documento privado, no se presentan a liquidación, por cuanto que en muchos casos basta la anotación en los Libros Registro de las Comandancias de Marina (buques de menos de treinta toneladas). Cuando más, se exige el pago del Timbre en efectos sueltos, aunque la cuantía de la hipoteca sea superior a 50.000 pesetas. Conocemos casos en que se han constituido hipotecas sobre buques mediante llamada telefónica del acreedor a la Comandancia de Marina correspondiente. Sobre estas cuestiones ha publicado don Ignacio Nart un artículo en la *Revista de Derecho Privado*, enero de 1946, titulado “Los derechos de garantía y las “cosas” del mar”.

Las liquidaciones de averías son fuente de transacciones, de reconocimientos de deudas

y de liquidaciones. Suelen extenderse varios ejemplares, todos ellos firmados. Lo normal sería uno por cada conocimiento, o al menos uno por cada cargador; pero no hay regla fija, acostumbrándose a redactar cierto número de ejemplares que se hacen circular entre los titulares de los conocimientos a fin de que se informen de todo lo actuado y de que presten conformidad.

Los seguros marítimos, que pueden abarcar toda la actividad relacionada con el buque, comprendiendo seguros de personas, de daños y de transportes, no ofrecen especialidad alguna en cuanto al timbre sobre los contratos. Es frecuente, sobre todo en seguro de daños, que se constituyan Compañías Mutuas de Seguros. Tributarán por el artículo 177.

De excepcional importancia dentro del seguro marítimo es el derecho de *abandono*, mediante el cual el asegurado puede obtener el pago de toda la suma asegurada, abandonando, a favor del asegurador, todos los derechos que le asisten sobre la cosa asegurada. Naturalmente, es una facultad sujeta a una minuciosa reglamentación; pero como quiera que produce el efecto de quedar a favor del asegurador todos los derechos que tenía el asegurado, da origen a una serie de transmisiones de dominio, desde la carga y los fletes pendientes, al propio barco, que entendemos deberán tributar como tales por los impuestos de Derechos Reales y Timbre.

La investigación de estas transmisiones deberá hacerse en las Compañías aseguradoras.

9. Consideración especial de los buques de pesca. La pesca Modalidades. Las lonjas de pescado.- En una serie de atinados razonamientos considera RIPERT que la navegación pesquera no debe incluirse en el Código de Comercio ni, por tanto, en el Derecho Marítimo. La pesca, lo mismo que la caza, forma una de las actividades primitivas del hombre. Su finalidad no es el comercio, sino el sustento. Por tanto, su regulación debería de ser exclusivamente civil. Sin embargo, con los progresos técnicos se han desarrollado en tal forma los procedimientos de pesca, que constituyen en muchos casos importantes Empresas dedicadas a esta función. Se organizan en forma comercial y persiguen el lucro.

Los sistemas de pesca, que varían según las condiciones de la costa, difieren de tal forma que es difícil referirse a ellos de una manera general. Al propio tiempo, estos sistemas imponen normas distributivas, que, por tanto, tampoco tienen carácter de generalidad. Es corriente distinguir entre pesca de altura y *pesca de bajura*. Esta última es la que se efectúa próxima a la costa con las artes de cerco (para la sardina, jurel y bocarte), o de anzuelo (para el bonito, besugo y palometa). Buques de *pesca de altura* son los que hacen navegaciones de gran cabotaje, como al Grand Sole, costas de Africa y Canarias o similares. Y *pesca de gran altura*, por último, la que se efectúa en mares libres a gran distancia de España, por ejemplo: en Terranova por buques bacaladeros.

Aparte de la importancia que en terreno técnico y de documentación administrativa tiene esta clasificación, en el aspecto comercial la tiene también muy importante.

En los barcos de pesca de bajura la tripulación tiene derecho a una participación en el importe bruto de la pesca (generalmente al 30 por 100), entendiéndose como tal al valor de la misma una vez deducidos ciertos gastos llamados “monte mayor” (víveres, cebos y otros), reconociéndose participaciones distintas al patrón, a los marineros y al propio barco. Los marineros, en general, no perciben sueldo fijo, pero sí el patrón de pesca, el patrón del barco y el maquinista. Cuando esta clase de pesca se efectúa empleando artes de arrastre, a los buques que la efectúan se los denomina “bacas”. A efectos de aplicación de la ley del Timbre, las cantidades que se pagan por tales conceptos ya no tienen el carácter de jornales, por lo que no les alcanzará la exención que corresponde a estos últimos.

Pero ¿qué figura jurídica encierra este sistema de reparto? Creemos que la de una aparcería. Ahora bien, ¿qué consecuencias tiene esta calificación en relación con los impuestos de Timbre y Derechos Reales? Si bien es cierto que la embarcación es siempre

la misma, la tripulación puede variar, y de hecho varía cada atardecer. ¿Ha de entenderse que cada día se constituye una aparcería?

En la pesca de altura que efectúan las “parejas” o “bous”, la tripulación trabaja a sueldo.

(Al hablar de tripulación en Derecho Marítimo es preciso tener en cuenta que su nombramiento se halla sujeto a una serie de formalidades. Han de ser contratados por el Capitán todos los componentes de la tripulación, debiendo conservar a bordo los correspondientes contratos de enrolamiento. Se llama *rol* a la relación de tripulantes, que ha de estar autorizada por la Comandancia de Marina.)

Cuando el barco regresa, envía a la Lonja una cesta conteniendo una muestra del pescado que trae, comunicando la cantidad de lo pescado, de lo cual se toma nota en un libro registro que se lleva en dichas Lonjas. Estos organismos están intervenidos por funcionarios de las juntas de Obras del Puerto y del Ayuntamiento, encargándose ambos de cobrar los correspondientes impuestos (2 por 100 la junta de Obras del Puerto y 2,50 por 100 el Ayuntamiento, ambos sobre el producto bruto de la pesca). El propio armador puede vender su pesca si para ello ha sido autorizado por la junta de Obras y por el Ayuntamiento; pero lo corriente es que la venta la efectúen profesionales, llamados vendedores, que actúan por mandato de los armadores y que son responsables ante aquellos Organismos del pago de los impuestos citados. Se efectúa una subasta a la baja, en la que pueden tomar parte los exportadores de pescado y los fabricantes de conservas. De la adjudicación se toma también nota en el registro ya mencionado, y el adjudicatario retira su compra, generalmente entregando un vale. Semanalmente se reúnen estos vales y se procede al cobro del importe de la venta, entregándose el recibo correspondiente. Después el exportador la envía a los llamados asentadores del interior y los fabricantes proceden a la industrialización.

10. Tráfico en el interior de bahías.- Si consideramos que este tráfico tiene carácter marítimo y que, por tanto, han de aplicársele las normas del Derecho Marítimo, se nos presenta el problema de aplicación del artículo 189 de la ley del Timbre. Cuando el problema se limite a los billetes de viajeros, la solución es indiferente; pero cuando se trate de mercancías, ¿deberemos calificar como conocimiento de embarque al documento de transporte? El hacerlo así supone exigir los reintegros de los *cuatro* ejemplares de redacción obligatoria (para el Capitán, cargador, naviero y consignatario). Hasta el año 1947 han venido considerándose equiparados al régimen de transportes por carretera en cuanto a organización y dependencia de los Organismos del Ministerio de Obras Públicas. Pero a partir de esa fecha, la Subsecretaría de la Marina Mercante ha estimado que la organización de este tráfico es de su competencia. Hasta el momento no ha sido aclarada esta dualidad de atribuciones.

11. Remolque y salvamento.- El primero constituye una variedad del transporte marítimo por el que se conviene el arrastre por una embarcación de otra o de algún ingenio flotante; se rige por la legislación común, siendo competentes los Tribunales ordinarios. A muy pocos remolques se les dará esta calificación. En la práctica se los considera casi siempre como salvamentos. Entonces se aplican las normas de procedimiento establecidas por el título adicional a la ley de Enjuiciamiento de Marina (no obstante haber sido derogado por Decreto de 9 de junio de 1931), se reconocen cuantiosas remuneraciones a los salvadores y se tramita el expediente en las Comandancias de Marina. El Convenio internacional de Bruselas de 23 de septiembre de 1910, ratificado por España en 1923, reconoce la existencia en todo caso de un *convenio de asistencia*. Este contrato es un arrendamiento de obra.

IV

EL PUERTO Y LOS ORGANISMOS CON ÉL RELACIONADOS

El desarrollo completo de este epígrafe supondría un Tratado de Derecho Administrativo. Nos limitaremos, pues, a señalar la legislación aplicable y algunas características especiales.

PUERTOS.- Se rigen por la ley de Puertos de 9 de mayo de 1880; Real Decreto de 20 de agosto de 1883 y Reglamento de 19 de enero de 1928. Las JUNTAS DE OBRAS DEL PUERTO son Organismos autónomos para la función de gerencia de los puertos. Están formadas por representaciones de gremios y por autoridades. Tienen personalidad jurídica propia. Administran las subvenciones del Estado y cobran arbitrios y derechos tales como los de uso de muelle e instalaciones, derechos de embarco y desembarco de pasajeros y mercancías, impuesto sobre la pesca, etc. No se reintegra –que sepamos– ninguno de los recibos justificantes de estas percepciones. Estos Organismos suelen hacer Emisiones de obligaciones, de las que en alguna ocasión satisfacen el impuesto de Emisión de Valores Mobiliarios, pero no los de Timbre y Derechos Reales.

El INSTITUTO SOCIAL DE LA MARINA, nacido de la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero, creada por Real Decreto de 10 de octubre de 1910, fué establecido por el Real Decreto de 26 de febrero de 1930. Son muy numerosas las disposiciones que se han dictado sobre este Organismo; pero las más importantes, actualmente, son las siguientes: Ley de 18 de octubre de 1941 reorganizándolo; Orden de 2 de junio de 1949 aprobando el Reglamento de la Caja Central de Crédito Marítimo y Pesquero; Ley de 22 de diciembre de 1949, que da normas sobre concesión de préstamos por dicha Caja; Orden de 28 de febrero de 1950, ampliando la anterior, y Decreto-Ley de 23 de junio de 1950, eximiendo de Timbre a los préstamos citados.

Dependen también del Instituto Social de la Marina: el Montepío Marítimo Nacional, la Caja Nacional de Seguros Sociales, Viviendas Protegidas para Pescadores y la Mutua Nacional de Previsión y Riesgo Marítimo.

Esta última entidad tiene por objeto el seguro de daños en los buques matriculados en las Listas tercera y cuarta (buques de pesca y buques de tráfico en interior de puertos). Sus Estatutos fueron aprobados por la Dirección General de Previsión el 20 de mayo de 1944. En ellos se dice que tales seguros gozarán de las exenciones de que disfruta el Instituto Social de la Marina, pero no tenemos noticia de que dicha exención haya sido concedida por el Ministerio de Hacienda, por lo que entendemos no procede la exención del impuesto de Timbre sobre dichos contratos de seguros.

Otros Organismos del Estado tienen relación con los servicios portuarios: ADUANAS, COMANDANCIAS DE MARINA, POLICÍA DEL PUERTO, SANIDAD, MONEDA EXTRANJERA, etc.

La intervención de los Ayuntamientos es importante en la percepción de arbitrios municipales sobre la pesca y en la organización –conjuntamente con las Juntas de Obras del Puerto– de las Lonjas de contratación de pescado.

V CONCLUSION

Era el propósito de esta Ponencia el desarrollar lo que pudiéramos decir *biografía* de un buque –su nacimiento, su actividad, su ambiente– vista desde la atalaya de la Inspección de los impuestos de Timbre y Derechos Reales.

La idea era buena. Lo decimos ahora, cuando nosotros mismos, con nuestra torpeza, la hemos hecho fracasar.

En años sucesivos nuevos Ponentes habrán de ocupar esta Semana de Estudios Financieros. Confío en que a alguno de ellos sea de utilidad para su obra parte de nuestro

modesto trabajo, que entonces ya no creeré frustrado.

Y este compañero vendrá, estoy seguro, porque, como dijo el novelista y marino norteamericano Germán Melville, “hay un no se sabe qué grato misterio acerca del mar...”, que habrá de atraerlo a estos temas.

