

I. Disposiciones generales

JEFATURA DEL ESTADO

LEY 2/1967, de 8 de abril, sobre embargo preventivo de buques.

El incremento de las relaciones mercantiles marítimas entre los países y la necesidad de unificar las reglas nacionales reguladores de las mismas, ha dado origen a Convenios internacionales que tienden a implantar una igualdad de trato por parte de los diversos Estados

Uno de estos Convenios es el que en diez de mayo de mil novecientos cincuenta y dos suscribió España en Bruselas para unificar las reglas aplicables al embargo preventivo de buques, ratificado en once de septiembre de mil novecientos cincuenta y tres («Boletín Oficial del Estado» de cinco de enero de mil novecientos cincuenta y cuatro), merced al cual quedaron fijadas normas generales sobre la materia, que, no obstante, sólo parcialmente han logrado producir la deseable unidad, y aun ésta, con referencia a conceptos sustantivos, pues, como quiera que para el embargo prescribe el artículo sexto de dicho Convenio que han de seguirse las normas de procedimientos nacionales, al exigir las españolas, por imperio del número primero del artículo mil cuatrocientos de la Ley de Enjuiciamiento Civil, la justificación documental del crédito, no siempre fácil de obtener, la preparación de la petición impone demoras suficientes para que el buque en que ha de objetivarse la garantía se excluya del ámbito de la jurisdicción de los Tribunales españoles, burlándose la finalidad del Convenio y haciendo de peor condición a los acreedores que actúan ante nuestros Tribunales, al no poder en ocasiones asegurar su crédito en buques extranjeros, mientras que los buques nacionales son sujetos a embargo en los puertos de otros Estados por la mayor flexibilidad de las normas procesales que se aplican.

El Convenio de Bruselas de diez de mayo de mil novecientos cincuenta y dos, al ser ratificado por España, impone sus normas como Ley nacional; mas para que tenga plena efectividad es preciso acomodar las disposiciones procesales con el fin de que el embargo preventivo de buques en aseguramiento de créditos marítimos pueda autorizarse con la rapidez necesaria. La presente Ley se limita a establecer las especialidades que a tal fin son necesarias, o sea los requisitos para que el embargo se produzca, las garantías que han de adoptarse para evitar toda pretensión infundada y los límites de la oposición.

Si abundan las razones para adaptar nuestra legislación a los principios de rapidez y eficacia que inspiran el repetido Convenio de Bruselas, mayores son los motivos que aconsejan la adopción de una medida de carácter general que afecte a los buques que navegan bajo pabellón de países no signatarios de aquel Convenio.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—Para decretar el embargo preventivo de un buque extranjero por crédito marítimo que se define en el artículo primero del Convenio de Bruselas de diez de mayo de mil novecientos cincuenta y dos, bastará que se alegue el derecho o créditos reclamados y la causa que los motive.

El Juez exigirá en todo caso fianza en cantidad suficiente para responder de los daños, perjuicios y costas que puedan ocasionarse. Esta fianza podrá ser de cualquiera de las clases que reconoce el derecho, incluso el aval bancario.

Artículo segundo.—Se tendrán en cuenta respecto a los buques objeto de embargo las limitaciones del artículo tercero del Convenio.

Artículo tercero.—Hecho el embargo, la oposición sólo podrá fundarse en el incumplimiento de alguno de los requisitos establecidos en los dos artículos anteriores.

Dada en el Palacio de El Pardo a ocho de abril de mil novecientos sesenta y siete.

FRANCISCO FRANCO

El Presidente de las Cortes,
ANTONIO ITURMENDI BAÑALES

LEY 3/1967, de 8 de abril, sobre modificación de determinados artículos del Código Penal y de Ley de Enjuiciamiento Criminal.

1.—Existen en la Justicia penal diversos problemas que reclaman una solución urgente y son susceptibles de ella sin alterar sustancialmente la ordenación penal y procesal penal actualmente vigentes, sujetas a ponderado estudio como uno de los aspectos del Plan General que, sobre perfeccionamiento de la organización y procedimiento de la Administración de Justicia, se propone el Gobierno realizar.

2.—La Ley de treinta de marzo de mil novecientos cincuenta y cuatro elevó el límite diferenciador de la cuantía de los delitos y faltas contra la propiedad. Desde tal fecha los límites, en general, que determinan las penas en función de un criterio cuantitativo permanecen inalterados ya que la revisión realizada en mil novecientos sesenta y tres en el texto del Código Penal afectó a las penas pecuniarias con que se sancionan determinadas infracciones penales, pero no a las cifras determinantes de las penas.

Las variaciones del nivel de vida y del poder adquisitivo del dinero producen la consecuencia de que el tratamiento penal de numerosas infracciones, sobre todo en materia de delitos contra la propiedad es inadecuado por excesivo, lo que exige se lleve a cabo una revisión que afecte a las cuantías pecuniarias de las infracciones penales determinantes de las penas. A tal efecto se señala como límite divisorio entre delitos y faltas contra la propiedad la cifra de dos mil quinientas pesetas, reajustando las penas de los tipos delictivos de tal carácter de modo proporcionado.

3.—La persistencia y continuidad con que se producen los delitos cometidos con ocasión del tránsito de automóviles y su indudable semejanza con otros previstos en el Código Penal aconsejan la conveniencia de su inserción en el principal texto punitivo, aunque sea preciso, en muy limitados casos, trasplantar al mismo algunos tipos que configurados en la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, parece necesario conservar en razón a los bienes jurídicos que protegen. Las Leyes penales especiales tienen su razón de ser, bien porque establecen figuras delictivas, cuya naturaleza es esencialmente diversa y aun opuesta a las que comprende el Código inspiradas en principios distintos, bien porque resuelven problemas determinados por circunstancias transitorias que justifican, en razón a la estabilidad del Código, su independencia respecto de él. La experiencia proporcionada con la aplicación de la Ley especial permite dar ya este paso adelante, encuadrando los delitos que tipificaba en el Código Penal común.

4.—De otro lado, el proceso de institucionalización política ha venido dotando a España de una serie de Leyes Fundamentales, y este perfeccionamiento del orden jurídico precisa que la protección penal se extienda a las normas que lo constituyen y a aquellas que, como la nueva Ley de Prensa e Imprenta, han ido desarrollándose en una línea de sucesiva liberalización, que determina lógicamente la exigencia de una responsabilidad clara a quien conculque las necesarias limitaciones impuestas, en aras de que la libertad que se regula pueda ser eficaz y normalmente ejercitada por los ciudadanos. Por ello parece conveniente introducir en el actual articulado del Código Penal los preceptos indispensables que vengan a completar, en el campo de la Ley penal, los avances obtenidos en el desarrollo de nuestro orden jurídico constitucional, a fin de hacer posible el pleno ejercicio de los derechos de la persona, bajo la protección de la Ley.

5.—Producida la supresión del ordenamiento penal especial de la Ley de Uso y Circulación de Vehículos de Motor, por su inclusión en el Código Penal, y actualizados los límites de las infracciones penales contra la propiedad, parece conveniente insertar el procedimiento especial para las infracciones derivadas del uso de vehículos dentro del cuadro de procesos que ofrece la Ley de Enjuiciamiento Criminal, teniendo en cuenta, sin embargo, que para un gran número de los delitos previstos en el Código Penal, en general todos los castigados con pena de arresto mayor o multa hasta cincuenta mil pesetas, el tratamiento procesal actual es despropor-