

543  
2e



**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**

**Facultad de Derecho**

**“LA HIPOTECA MARITIMA”**

**T E S I S**

Que para obtener el Grado de  
**Licenciado en Derecho**

p r e s e n t a

*Miriam Rebeca Mercado Peña*



México, D. F.

1 9 8 7



## **UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso**

### **DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

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

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

# I N D I C E

Pag.

## INTRODUCCION.

### C A P I T U L O I

#### DEFINICION Y CARACTERISTICAS DE LA HIPOTECA

1.- ANTECEDENTES.....	1
2.- CONCEPTO.....	8
3.- CLASIFICACION.....	12
4.- FORMAS DE CONSTITUCION.....	17
5.- ELEMENTOS ESENCIALES.....	21
6.- TRANSMISION.....	27
7.- EXTINCION.....	28

### C A P I T U L O II

#### PUBLICIDAD Y REGISTRO DEL CONTRATO DE HIPOTECA MARITIMA

1.- REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.....	30
2.- INSCRIPCION.....	37
3.- CERTIFICACION.....	42
4.- CANCELACION.....	45

### C A P I T U L O III

#### EFFECTOS JURIDICOS DE LA HIPOTECA MARITIMA

1.- FORMAS DE GARANTIZAR EL CREDITO MARITIMO.....	45
2.- CESION DE LOS FLETES.....	46
3.- SEGUROS.....	46
4.- ACCION HIPOTECARIA.....	55
5.- ACTOS DE DOMINIO Y ADMINISTRACION.....	62

## C A P I T U L O   I V

### LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL

1.- LA HIPOTECA MARITIMA EN PANAMA.....	67
2.- REINO UNIDO GRAN BRETAÑA.....	77
3.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS. BRUSELAS 1926.....	83
4.- CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS. BRUSELAS 1967.....	88
CONCLUSIONES.....	100
BIBLIOGRAFIA	

## I N T R O D U C C I O N .

La Hipoteca Marítima, es un tema que ha sido poco tratado por los estudiosos del Derecho Mexicano, acaso podríamos citar al maestro Omar Olvera de Luna, y al Dr. Raúl Cervantes Ahumada; es así que para realizar esta tesis, fue necesario recurrir - en gran manera al Derecho Civil y aplicarlo en forma supletoria a la materia que nos ocupa, así mismo se tomó en cuenta - la doctrina internacional de países que considerados marítimos cuentan con tratados en la materia, a mas de Leyes específicas que regulan tan importante Contrato Mercantil.

El Contenido de este trabajo, abarca primeramente los antecedentes de la figura hipotecaria, principalmente en el Derecho Romano que distinguía entre "pignus y la hipoteca", permitiendo al deudor continuar con la posesión de la cosa hipotecada; así mismo para conocer el tema que se va a estudiar, se presentan las definiciones y características propias de esta figura jurídica.

En el sistema hipotecario, es de suma importancia la publicidad que se dé al contrato, pues a partir de su inscripción -- surte efectos contra terceros, así se realiza en este estudio un análisis del Registro Público Marítimo Nacional, instituido en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El acreedor para protegerse en caso de incumplimiento del - - deudor tiene diversas acciones, así cuando celebra el contrato requiere del deudor la cesión de los fletes y exige la contratación de diversos seguros, pactando además que en caso de siniestro las primas le sean cubiertas en primer término, - - aduciendo su calidad de acreedor hipotecario; la Ley mexicana civil prevee la vía judicial que ha de seguirse para el caso de incumplimiento del deudor y otorga al acreedor el derecho de promover el juicio hipotecario que conlleva la expedición y fijación de la cédula hipotecaria, la inmovilización de la embarcación entre otros efectos, ó el juicio ejecutivo o el ordinario, es por la importancia que este asunto reviste en la consecución de la hipoteca, que en el Capítulo Tercero - - de este estudio se hace mención a los elementos citados aplicandolos, como se ha mencionado en forma supletoria las disposiciones de la Ley Civil y Mercantil, pues no existe alguna Ley específica para el caso de Hipoteca de embarcaciones, esta situación de lagunas legislativas en materia marítima provoca serias dificultades para los litigantes y aún para los navieros quienes se enfrentan a la negativa de las instituciones crediticias sobre todo extranjeras que por no contarse en México con legislación precisa sobre Hipoteca Marítima, en algunas ocasiones niegan el financiamiento a través de la - - Hipoteca.

Para culminar la labor de investigación, en el capítulo cuarto se citan Legislaciones Internacionales que tratan sobre el tema de la Hipoteca Marítima y que en algunos aspectos coinciden con los principios jurídicos que estamos aplicando en - - México, es necesario señalar que nuestro país ha dado los pasos para ratificar el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a Privilegios e Hipotecas - -

Marítimas Bruselas 1967, tal y como se menciona en la exposición de motivos que se presentó ante la Cámara de Senadores -- para la reforma al artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El desarrollo de la Marina Mercante Mexicana es un tema que ha despertado interés, toda vez que México cuenta con 10,000 Kms. de litoral, 92 Capitanías de Puerto y un comercio de 58,511 -- mil toneladas de carga en tráfico de cabotaje y 131,260 mil en tráfico de altura, así se ha visto que mediante medidas legislativas, se ha logrado llamar la atención de los diversos sectores del país, quienes han visto la necesidad de continuar -- con la labor de contar con una Marina Mercante fuerte y suficiente.

CAPITULO PRIMERO.  
LA HIPOTECA.

ANTECEDENTES.

La costumbre de entregar un objeto al acreedor para garantizar el cumplimiento de una obligación, se remonta al Derecho Clásico Romano, en el que se conocieron dos tipos de derecho de - - prenda, la enajenación aseguratoria o fiducia cum creditore -- contracta del Derecho Civil, y la prenda con sus dos formas de pignus e hipoteca. (1)

La fiducia consistía en el traspaso de la propiedad de un objeto que el deudor entregaba como garantía al acreedor, sin otra obligación por parte de este, que la de restituirlo después de la cancelación de la deuda. Con el traspaso de la propiedad, no había transmisión de la posesión así, el deudor continuaba gozando de la cosa y podía mediante la posesión recuperar el - derecho de propiedad por medio de una acción personal restitutoria "Actio Fiduciae".

En la fiducia se introducía un pacto o cláusula denominada lex commissoria en virtud de la cual se atribuía al acreedor el -- derecho a quedarse con la cosa pignorada en caso de que no fuera pagada por el deudor, pero esto llevaba consigo un gravísimo peligro para el deudor, ya que éste se veía privado totalmente de su bien, aún cuando fuese de mayor valor que el crédito que garantizaba, por ello fue declarada nula por Constantino. (2).

- (1).- DERECHO PRIVADO ROMANO.  
P. Jors W. Kunkel.- EDITORIAL LABOR, S.A.  
BARCELONA.
- (2).- DERECHO PRIVADO ROMANO.  
Floris Margadant Guillermo.- EDITORIAL ESFINGE, S.A.  
México, D. F. 1977. pag. 292

Para dar seguridad al deudor se creo una nueva forma de pago - del acreedor con cargo a la prenda, llamada pacto de vendendo- con el cual el acreedor podía vender la cosa y pagarse con el precio, pero se le obligaba a devolver al deudor el remanente- que resultase después del pago del crédito.

El pignus o prenda como forma de garantía real consistía en -- que el deudor mediante tradición entregaba al acreedor la de- tentación de la cosa dada en prenda, su plena posesión jurídi- ca, mas no su propiedad la cual conservaba, y con ella el de- recho a reivindicar la prenda en manos de cualquier tercero. A la cancelación de la deuda correspondía al deudor la actio - - pignoratitia, con lo cual obtenía la restitución de la cosa -- dada en prenda.

Se incluía en el pacto de prenda, en caso de no realizarse el pago, la facultad del acreedor a vender la cosa empeñada para poder cobrarse privadamente de su valor, ya fuera por pacto de vendendum o lex comisoria.

Representaba para el acreedor, un riesgo el hecho de que el -- deudor conservara la propiedad pues éste podía venderla y el - acreedor no dispondría de acciones que le garantizaran la devo- lución de la cosa que se encontraba poseyendo, por lo que se - hizo necesario fuese protegido en su estado posesorio primera- mente mediante interdictios, siempre y cuando el acreedor fue- se turbado en su posesión o fuere despojado de ella. Poste- - riormente se le concedió la acción Quasi Serviana.

La estructura económica romana, eminentemente agrícola se veía con problemas en las relaciones colono rural y el propietario de la finca, toda vez que con la prenda había un desposeimiento de los objetos que en ocasiones, eran necesarios para el trabajo, esta situación originó una reforma definitiva en el sistema de garantías reales del Derecho Romano, pues al no tener el colono inmuebles para darlos en propiedad confiducia y sí muebles destinados a la explotación de la finca, pero que no podía darlos en prenda sin quedar imposibilitado de cultivar la finca, así se admitió que por la simple con ve ni ón sin entregar al acreedor el objeto que garantizaba el pago del acreedor, se le pudiese conferir a éste el mismo derecho real, que si se le hubiese dado en posesión, es decir, el derecho de venta de la cosa gravada, en caso de necesidad y el de cobrarse de su valor con preferencia a los demás acreedores mediante el ejercicio de la acción serviana.

Acreditada esta forma de garantía real por el derecho pretoriano para la generalidad de los casos, tomó el nombre de hipoteca que tuvo su origen en Roma y según Kunkel, sin ninguna influencia externa y no como figura independiente, si no como vástago de la prenda posesoria.

Para algunos autores como Bonfante, explican que no existía diferencia entre prenda e hipoteca y que la única diferencia consistía en si existía desposeimiento o no del objeto.

La Hipoteca Romana tenía el carácter de un derecho real cons-

tituído sobre bienes muebles e inmuebles para garantizar una obligación principal sin desposeer al deudor de la cosa gravada, concediendo al acreedor derecho de persecución, venta y -- preferencia en el pago sobre el bien objeto de la garantía. Al ser un derecho real se creaba una relación directa entre el acreedor y la cosa, la persona como sujeto activo del derecho y la cosa como objeto de éste y era por tanto un derecho que se ejercía sobre la cosa, independientemente de quien lo poseyera.

Para la validez y existencia de la prenda e hipoteca requerían de un crédito principal, el cual estuviese garantizado, el -- crédito podría ser de carácter natural, o de término o condición suspensiva y hasta una obligación futura.

La Hipoteca, en su concepción primitiva, no daba al acreedor -- más que el derecho de reclamar y obtener la posesión de la cosa, si no se le había pagado, y el guardarla hasta que no hubiese recibido satisfacción del deudor.

Más como consecuencia del desarrollo de las relaciones hipotecarias y buscando proteger al acreedor, se acostumbró añadir -- a la convención cláusulas accesorias, como lo eran el pacto -- anticretico, el pacto comisorio y el pacto de vendendo, consistente el primero en que el acreedor podría utilizar un objeto dado en garantía, en el pacto comisorio las partes convenían -- que en caso de incumplimiento del deudor, el acreedor se convertiría automáticamente en dueño del bien hipotecado, pero --

este resultaba perjudicial para el deudor que se encontraba casi obligado a aceptar las condiciones que le imponía el acreedor, por ello el Emperador Constantino lo declaró nulo. Podían pactar que si el deudor no cumplía con su obligación el acreedor podía vender la cosa y cobrarse con el precio. El pactum de vendendo, funcionaba quedando a salvo la restitución del deudor de lo que excediera del importe de la deuda. Justiniano decidió que este pacto iba implícito en todo contrato de hipoteca, y declara inclusive que un pacto por el cual el acreedor no pudiera exigir la venta del bien hipotecado no era eficaz y podía ser anulado después de tres requerimientos de pago." (3)

La venta no podía hacerse si no al vencimiento de la deuda y en la forma prevista por la convención o en caso de necesidad, en la determinada por las leyes.

El acreedor prendario, en caso de incumplimiento organizaba la venta y entregaba el exceso, la hyperrocha, al antiguo propietario del bien hipotecado. (4).

El acreedor disponía de acciones reales para proteger su derecho sobre los bienes afectados por hipoteca, siendo la más --

(3).- DERECHO PRIVADO ROMANO.  
Floris Margadan Opcit. Pag. 295.

(4).- DERECHO PRIVADO ROMANO.  
Floris Margadant Opcit. Pag. 297

importante la actio quasi serviana, pignoraticia in rem hipotecaria, que es una acción reipersecutoria y la ejercitaba el acreedor hipotecario en caso de incumplimiento del deudor y se dirigian contra cualquier detentador, poseedor o propietario del bien hipotecado, el cual debía entregarlo al acreedor quien procedía conforme lo convenido.

El demandado podía argumentar todas las acciones que le convinieran contra el crédito mismo garantizado, además de que si tenía un derecho hipotecario de igual o superior rango que el del demandante podía negarse a entregar la cosa.

El acreedor hipotecario, una vez conseguida la posesión de la cosa por medio de esta acción, era tratado como al acreedor de prenda posesionaria, es decir le protegian los interdictos posesionarios y podía explotarlo si el objeto de su derecho esta destinado a producir frutos, el acreedor prendario debió explotarla debidamente aplicando los frutos primero a los intereses del crédito y luego al Capital.

Si el objeto no es destinado a la explotación económica, el acreedor prendario no tiene derecho a usarlos, pero si la conservación de la prenda exige cierta utilización, el acreedor prendario podría utilizar la prenda hasta lo estrictamente necesario.

Finalmente al venderse la prenda, el acreedor debería organizar la venta de buena fe entregando la hyperrocha al antiguo propietario de la prenda.

El reconocimiento de la forma de prenda en su forma de hipoteca, hizo posible la constitución de hipotecas sobre patrimonios enteros, llamadas hipotecas generales que comprendía todos los bienes (cosas y derechos) que formaran parte del patrimonio al tiempo de la constitución, los objetos adquiridos con posterioridad a la hipoteca, eran incluidos en ella según el Derecho Clásico si expresamente se hubiera contado con ellos y según el justiniano al contrario cuando no eran especialmente excluidos.

Con la hipoteca el ciudadano romano podía disponer de la cosa gravada e inclusive volverla a hipotecar o a enajenar, pero la preferencia de las hipotecas se establecía y determinaba por la fecha de su creación, la primera en tiempo era primera en derecho de tal suerte que la cosa hipotecada continuaba con el gravamen después de la enajenación o de la nueva hipoteca, quedando sometido al adquirente y los ulteriores acreedores hipotecarios a la actio hipotecaria del primero tan pronto éstos tomaran posesión de la cosa.

El derecho de los ulteriores acreedores no era válido ante el primero, podían ejercer acciones en contra de terceros pero jamás contra el primer acreedor que podía oponer la excepción de mejor derecho, el derecho de venta correspondía únicamente al primer acreedor teniendo los ulteriores acreedores derecho a distribuirse el remanente del precio de la venta.

## 2. - CONCEPTO.

El origen de esta figura jurídica lo tenemos en el Derecho -- Griego y Judío, según lo indica su nombre (1), pero como institución jurídica, en el sentido que actualmente tiene, su -- origen y desarrollo fué en Roma, sin ninguna influencia externa y no como figura independiente, si no como una derivación de la prenda, de tal manera que los romanos no establecían -- con claridad una diferencia terminológica, así: "inter pignus et hipotecam taotum nominis sonus difert" (2).

El desarrollo económico y comercial de los diferentes pueblos permite la evolución de las instituciones jurídicas, así pues la Hipoteca Romana tuvo que establecer la diferencia entre la prenda propiamente dicha y la Hipoteca, en la primera se entregaba al acreedor la posesión del objeto, pero por necesidades económicas el acreedor se veía precisado a permitir que el deudor conservase en su poder el bien en garantía, surgiendo así la Hipoteca.

Los romanos no establecían una diferencia entre bienes muebles e inmuebles, pudiendose aplicar a los muebles el contrato de Hipoteca, situación que con el transcurso del tiempo --

- (1).- COMPENDIO DE DERECHO CIVIL.- V.IV.  
Rojina Villegas Rafael.- EDITORIAL PORRUA.  
Edición 11a. pag. 355.- México, D. F. 1974.
- (2).- LECCIONES DE DERECHO ROMANO PRIVADO.  
Floris Margadan Guillermo. EDITORIAL ESFINGE.  
Edición 7a. pag. 290.- México, D. F. 1977

había de variar, estableciendo los diversos sistemas jurídicos que la aplicación de la Hipoteca debía de ser únicamente para los bienes inmuebles, situación que fué modificada por las relaciones comerciales y la evolución de la sociedad, -- permitiendo que ésta figura jurídica fuese aplicada a algunos bienes muebles, como las embarcaciones.

La doctrina jurídica mexicana define a la Hipoteca como "un contrato por virtud del cual una persona llamada deudor hipotecario, constituye un derecho real del mismo nombre sobre un bien generalmente inmueble, determinado y enajenable, en favor de la otra parte llamada acreedor hipotecario, para -- garantizar el cumplimiento de una obligación, sin desposeer al deudor del bien gravado y que le da derecho al acreedor, -- de persecución y en caso de incumplimiento de la obligación, -- de enajenación, en el grado de prelación que señala la -- Ley" (3).

El maestro Rojina Villegas la define como un derecho real -- que se constituye sobre bienes determinados, generalmente -- inmuebles para garantizar el cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al deudor del bien gravado, otorgando a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago para el caso de incumplimiento de la obligación. (4).

(3).- CONTRATOS CIVILES.  
Zamora y Valencia Miguel Angel.- EDITORIAL PORRUA.  
Edición 1a. pag. 281.- México, D. F. 1981

(4).- Rojina Villegas Rafael.  
OP CIT.- pag. 356.

Como puede observarse en la lectura de las anteriores definiciones, la Hipoteca puede recaer sobre bienes muebles e inmuebles, en legislaciones civiles mexicanas anteriores, la Hipoteca solo se admitía que recayese sobre bienes inmuebles y excepcionalmente sobre bienes muebles como las embarcaciones, considerandose estas como bienes muebles sui generis.

En algunas legislaciones no hablan de Hipoteca Marítima, sino de prenda naval, tomando como base la diferencia entre los bienes muebles e inmuebles, pero con la característica de que el deudor continua con la posesión del bien.

La Hipoteca Marítima se define como un derecho real constituido sobre una nave ajena, en garantía de un crédito en cuya virtud el acreedor, si no se le paga la deuda en el plazo convenido puede hacer embargar y vender la nave hipotecada - (5).

La doctrina jurídica mexicana, representada por el maestro Omar Olvera de Luna, define a la figura de la Hipoteca Marítima como un derecho real sobre el navío, cosa mueble en sentido complejo; derecho consentido por el propietario o por aquel a quién haya autorizado para tal efecto, atribuyendo al acreedor hipotecario los derechos de preferencia, y persecución para hacer efectivo su crédito. (6).

(5).- DERECHO COMERCIAL MARÍTIMO.

Fariña Francisco.-

Tomo I.- Edición pag. 223.- Madrid 1948.

(6).- MANUAL DE DERECHO MARITIMO.

Olvera de Luna Omar.- EDITORIAL PORRUA.

Edición 1a. pag. 156.- México, D. F. 1981

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no establece una definición de Hipoteca Marítima, por lo que rige en forma supletoria lo preceptuado en el Código Civil en el artículo - - 2893 "La Hipoteca es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor y que da derecho a éste, - en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la Ley.

Cabe señalar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, - utiliza el término de Hipoteca Marítima y no Hipoteca Naval - que de acuerdo a la doctrina internacional sería el que co - rrespondería, toda vez que su aplicación no excluye a los dedicados al régimen fluvial. La Hipoteca Naval comprende tanto las normas jurídicas en la navegación marítima como las -- de la fluvial.

Los derechos reales otorgan a su titular los derechos de preferencia y prelación en el pago, en la Hipoteca Marítima únicamente se encuentran en prelación a este:

- a).- Los créditos laborales.
- b).- Fiscales.
- c).- Los gastos de asistencia y salvamento.
- d).- La cuota que corresponda en las averías gruesas o comunes.
- e).- Los créditos derivados de indemnización por -- abordaje u otros accidentes marítimos.
- f).- Las deudas contraídas por el Capitán para la - conservación del buque o para la continuación del viaje.

- g).- Las primas del seguro (Art. 116), pero en todo caso, si se otorgara fianza u otra garantía, se podrá solicitar que la Hipoteca Marítima sea cubierta en primer lugar.

De las definiciones antes señaladas podemos deducir que las principales características de la Hipoteca Naval son las siguientes:

Es un derecho real que crea entre el acreedor y la embarcación, una relación directa e inmediata que engendra un derecho válido contra cualquier tercero, sin que quede subordinado a la permanencia del objeto en la misma persona.

Es un derecho consentido por el propietario o por aquel a quien haya autorizado para tal efecto. En caso de que la embarcación se encuentre bajo el régimen de copropiedad, el artículo 113 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos indica que deberá contarse con el consentimiento de la mayoría de quirates y en caso de empate resolvería el juez competente.

### 3.- CLASIFICACION.

La Hipoteca Marítima es un contrato mercantil atendiendo al criterio de que se reputan mercantiles los contratos regulados por los Códigos de Comercio y aquellos en los que una o más partes tiene legalmente el carácter de comerciantes así pues podemos clasificar a este contrato de la siguiente manera:

Contrato Nominado o Típico, en virtud de encontrarse regulado en una Ley, en este caso en el Capítulo III Bis, artículo 121 a 126 "C" de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y en forma supletoria por el Código Civil en vigor.

Unilateral, por cuanto únicamente engendra derechos y obligaciones para el deudor, no así para el acreedor, quién únicamente tiene derechos.

#### DERECHOS DEL ACREEDOR:

- a).- De persecución, de la cosa objeto del contrato, cualquiera que sea su poseedor, derecho reconocido por el Código Civil en el artículo 1894 - "los bienes hipotecados quedan sujetos al gravamen impuesto, aunque pasen a poder de tercero".
- b).- Derecho de preferencia, el titular debe de ser pagado con el producto de la enajenación de la embarcación en el grado de preferencia que señala la Ley, y solo se encuentran en grado preferencial, el estado como acreedor fiscal los salarios debidos a la tripulación y las primas de seguros, cabe señalar que la institución -- hipotecaria mexicana permite que el crédito -- hipotecario pueda ser cubierto en primer lugar, siempre y cuando se otorgue fianza o garantía que cubra el monto de los créditos privilegiados procedentes, de tal manera de que ha falta

de cumplimiento por parte del deudor, se podrá recuperar la embarcación si se ha garantizado debidamente los privilegios marítimos antes -- señalados.

c).- Derecho de enajenación para caso de incumplimiento del deudor, para que se enajene el bien hipotecado, y con el producto, se aplique al -- pago del crédito garantizado.

d).- Derecho de ampliación, si el acreedor ve disminuido el valor del bien hipotecado puede solicitar al deudor que mejore la hipoteca a fin -- de garantizar la obligación principal si el -- deudor se negara, se podrá dar por terminado -- el crédito principal y exigir su cumplimiento -- en forma anticipada.

#### OBLIGACIONES DEL DEUDOR:

Conservar el bien objeto del contrato en perfecto estado, es decir que conserve las características que le hicieron ser -- aceptado como garantía; en caso de que fletare la embarcación para su explotación, deberá vigilar que la embarcación sirva de garantía al acreedor.

**DERECHOS DEL DEUDOR:**

- a).- El deudor tiene derecho a que la embarcación no salga de su patrimonio, pues conserva en todo momento la propiedad.
- b).- Derecho de disposición, puede disponer de él con todas las facultades que otorga la Ley para el propietario de un bien, pero no puede realizar actos que perjudiquen los derechos del acreedor.
- c).- Derecho de percibir los frutos que produzcan la explotación del buque, hasta llegado el momento en que se haga efectiva la obligación garantizada.

**CONTRATO ONEROSO:**

Uno de los criterios para diferenciar los contratos civiles de los mercantiles, es que estos últimos siempre serán onerosos -- dado el criterio de lucro que siempre existe en las operaciones comerciales, por lo que la hipoteca marítima siempre será mercantil.

**CONTRATO CONSUENSUAL:**

Consensual en oposición a real, considerando que la Hipoteca -- Marítima se caracteriza por que el bien objeto del contrato, la embarcación, no sale del patrimonio del deudor, así pues, la entrega de la cosa no es requisito constitutivo del contrato.

**CONTRATO FORMAL:**

Atendiendo a lo que establece el artículo 124 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, determina que el contrato de Hipoteca Marítima deberá constituirse en escritura pública, con esta característica se puede fijar el momento en el cual el contrato se perfeccione por el consentimiento de las partes y sobre todo hacerlo oponible frente a terceros, ajenos a la relación básica.

**CONTRATO ACCESORIO:**

De garantía por cuanto su existencia y validez depende de un contrato principal.

#### 4.- FORMAS DE CONSTITUCION.

Como lo establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la Hipoteca Marítima deberá constituirse en escritura pública, por lo que como se anotaba con anterioridad es un contrato formal, -- el cual deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

Las Leyes mexicanas de la materia, no admiten que la hipoteca -- pueda constituirse por póliza de agente de cambio, corredor de -- comercio, interprete de buques o por documento privado:

En el contrato de Hipoteca se establece la libre contratación de las partes, pero como mínimo deberá hacerse constar:

- a).- Nombre, apellido estado, profesión, domicilio --- del acreedor y deudor.
- b).- Importe del crédito objeto de garantía mas even--- tuales indemnizaciones por daños.
- c).- Fecha de vencimiento del capital y pago de intere-- ses.
- d).- Identificación del buque y su valor.
- e).- Cantidad por la que responde cada nave, si se hi-- potecan dos o más en garantía del mismo crédito.
- f).- Especificar claramente si la hipoteca se extiende al flete.

Cuando se trate de Hipotecas Marítimas sobre buques nacionales celebrados conforme a la legislación de otro estado, deberá -- especificarse bajo que Ley se llevará a cabo el procedimiento de ejecución, en caso de incumplimiento del deudor.

Generalmente en la práctica se inserta en el contrato de hipoteca, una cláusula por la cual el deudor se compromete a asegurar la embarcación hipotecada en una compañía de seguros reconocida por la Ley, a satisfacción de los acreedores por una suma no menor al importe de la deuda por todo el tiempo de la -- obligación y contra todo riesgo, incluso daños a terceros; debiendo endosar la respectiva póliza a favor de los acreedores, quienes podrán cubrir con la indemnización el saldo deudor que este aún pendiente de pago en el preciso momento en que ocurra algún siniestro.

La Hipoteca Marítima para efectos jurídicos, debe ser inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional, creado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pero instrumentandose como -- institución con la publicación de su reglamento en el Diario Oficial de la Federación del día 29 de agosto de 1980. En esta institución se registran los actos y documentos previsto -- por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Ahora bien, nuestra Ley de Navegación acepta la constitución de hipotecas sobre embarcaciones en proceso de construcción, -- artículo 104, sin especificar a partir de que momento pueden servir éstas como objeto de garantía "Chironi entendería que -- la Hipoteca era válidamente constituida con la colocación del maderamen de la quilla; Nagy referirse al momento en que la --

armadura ya esta formada y se presenta difinitivamente distinta a otras naves en construcción" (7).

Así pues, los tratadistas de diversos países no concuerdan sobre el momento en el cual una nave en construcción puede ser objeto de garantía, podrá ser objeto del contrato de hipoteca, el contrato de construcción de un navío, este contrato deberá ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, para que se hagan las anotaciones respectivas y pueda surtir efectos contra terceros.

Otra forma de constitución que permite la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es la referente a las cédulas hipotecarias, las cuales deberán ser emitidas por una institución de crédito autorizada, deben de contar con la anuencia de las autoridades competentes, en este caso la Dirección General de Marina Mercante, pues conforme a las facultades que le otorga la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal artículo 36; Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes artículo 24, le compete vigilar y regular el fomento y desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

La Ley General de Instituciones de Crédito, en el artículo 38 establece el carácter jurídico de estos documentos: "Las cédulas hipotecarias tendrán el carácter de títulos de crédito a favor de cada tenedor por su participación en el crédito hipo-

(7).- DERECHO MARITIMO PRIVADO ITALIANO.  
Bruneti Antonio. EDITORIAL BOSCH.  
Tomo I, - Pag. 538. - Barcelona.

tecario de que se trate y confieran al tenedor respectivo el -  
 derecho de deducir individualmente su acción en la vía ejecuti-  
 va mercantil, contra el deudor o contra la institución que ga-  
 rantice la emisión para reclamar las cantidades debidas, pre-  
 vio protesto levantado en todo caso, contra la institución ga-  
 rantizadora", es decir una persona que tiene la disposición de  
 la embarcación constituye, en una declaración unilateral de --  
 voluntad ante notario en la que manifestará la existencia de --  
 un crédito hipotecario a su cargo, con garantía hipotecaria --  
 de la embarcación. En el acta se anotarán las porciones en --  
 las que se dividirá el crédito, quedando en cada cédula hipo-  
 otecaria la respectiva fracción del crédito.

Las cédulas pueden ser nominativas o al portador, con esto se  
 pretende dar a este tipo de contratos gran movilidad, pues po-  
 drán transmitir estos bonos por endoso, pero tanto la constitu-  
 ción como la transmisión deben inscribirse en el Registro Pú-  
 blico Marítimo Nacional.

Cabe señalar que la hipoteca grava los accesorios, en cuanto -  
 éstos son considerados como una pertenencia orgánica de la na-  
 ve, aún cuando no se exprese en el contrato.

En el caso de la embarcación en construcción, se entenderá hi-  
 potecado cada uno de los tramos de la embarcación rigurosamen-  
 te descritos en las estipulaciones del contrato de construc- -  
 ción (8).

(8).- DERECHO DE LA NAVEGACION.  
 Diez Mieres.- EDITORIAL LIBRERIA CIENCIAS ECONOMICAS - -  
 BUENOS AIRES.  
 Tomo II.- pag. 21

## 5.- ELEMENTOS ESENCIALES.

Siguiendo la teoría general de los contratos, tenemos que los elementos esenciales son el consentimiento y el objeto, en -- tanto que los elementos de validéz son la capacidad, la ausencia de vicios en el consentimiento, la licitud en el objeto, -- motivo o fin y la forma.

Analizaremos primeramente los presupuestos esenciales en el contrato de Hipoteca Marítima, así tenemos que se define como el acuerdo de dos o más voluntades sobre la producción o -- transmisión de obligaciones y derechos, siendo necesario que estas voluntades tengan una manifestación exterior (9).

El consentimiento puede ser expreso o tácito, para el caso -- particular de la Hipoteca Marítima, es requisito indispensable que el consentimiento se manifieste por escrito, toda vez que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no da valor al derecho real de hipoteca constituido verbalmente o por hechos -- que lo presupongan.

Cabe señalar que el contrato de Hipoteca Marítima se perfec-- ciona en el momento en que las partes otorgan su consentimien-- to, pero el derecho real se perfeccionará como tal, en el mo-- mento en que las partes otorgan su consentimiento y surtirá -- sus efectos a partir de que es inscrito en el Registro Públi-- co Marítimo Nacional.

(9). TEORIA GENERAL DE LAS OBLIGACIONES.  
Borja Soriano.- EDITORIAL PORRUA, S.A.  
México, D. F. 1959.

El maestro Omar Olvera de Luna, señala dos clases de hipoteca naval, la legal y la convencional, así pues hablaremos de hipoteca convencional cuando no exista precepto legal alguno -- que obligue a las partes a garantizar alguna obligación mediante esta figura jurídica.

Estaremos en presencia de la hipoteca naval legal, cuando esta, no solo es otorgada con sujeción a normas jurídicas, sino que resulte de obligada constitución para establecer determinadas relaciones crediticias. (10)

(10).- Olvera De Luna Omar.- Op.cit.- Pag. 158

## OBJETO.

El Código Civil define al objeto del contrato, en el artículo 1824, como la cosa que el obligado debe dar y el hecho que el obligado debe hacer o no hacer.

El objeto de la Hipoteca Marítima consiste en la embarcación; así se desprende del artículo 121 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que a la letra dice: "Toda embarcación -- puede ser objeto de garantía real constituida mediante Hipoteca que comprende sus pertenencias y accesorios".

El bien objeto del contrato, debe de reunir determinadas características como lo es el existir en la naturaleza, por -- ello, surge una laguna en la Ley al no aclarar la Hipoteca -- sobre una nave en construcción pues ésta en el sentido estricto no se encuentra en la naturaleza.

Por otra parte, tendríamos que aceptar que se puede hipotecar aún el contrato de construcción de una embarcación, tomando -- como base lo establecido por el Código Civil que indica que -- pueden ser también objeto del contrato, las cosas futuras.

En cuanto a que los bienes objeto del contrato deben de ser -- determinados o determinables, la embarcación debe de tener -- un nombre, una bandera, que la haga diferente de cualquier -- otra, los estudiosos de la ingeniería naval explican que no -- existen dos embarcaciones iguales, aún cuando se construyan -- con el mismo plano.

Las embarcaciones para ser objeto del contrato de hipoteca, - deben ser enajenables, en consideración a que en base a ellas se constituye la garantía del cumplimiento de la obligación principal. El contrato de hipoteca no es translativo de propiedad, pero otorga al acreedor posibilidad de que en caso de incumplimiento del deudor, se enajene el bien y con sus productos sea cubierto el crédito que garantiza.

Las embarcaciones deben de responder al acreedor frente a terceros, es por ello que se debe de llevar un registro de los actos jurídicos en que se involucre a las embarcaciones que garantizan una obligación principal, en el Registro Público Marítimo Nacional, toda vez que la Hipoteca no inscrita, carece de valor aún entre las partes.

Por lo que se refiere a los requisitos de validéz tenemos:

La capacidad.- La constitución del vínculo contractual, como dice el maestro Omar Olvera de Luna, debe de realizarse por el propietario o por el mandatario especial para tal efecto, por cuanto este tipo de contratos implica una afectación de un derecho patrimonial.

Cuando la embarcación se encuentre bajo el régimen de copropiedad, será necesario el consentimiento de la mayoría de los titulares de ese derecho.

Cabe preguntarse en este caso, si el Capitán de la embarcación puede celebrar este contrato en determinados casos y que

validéz daría la Ley a esta obligación, considerando que la capacidad del Capitán se funda en el artículo 147 de la Ley de Navegación por el cual este es representante de los intereses del naviero, en otras legislaciones como la española, indican con claridad este supuesto y tendrá validéz siempre y cuando se reúnan determinados requisitos, como lo es un estado de suma urgencia, y cuando el Capitán no pueda comunicarse con el propietario o armador, solicitando autorización del tribunal o cónsul en el extranjero; en caso de que el Capitán celebrará el contrato sin que medien estos supuestos, este tendrá una responsabilidad personal ante el propietario. (11).

En la Ley de Navegación en el artículo 66, señala como obligación del Capitán el de procurarse de los medios necesarios para realizar el tráfico convenido, por lo que estimo que el propietario de la embarcación deberá de responder de la conducta del Capitán, si se comprueba el caso de urgencia. Por lo que se refiere a los otros elementos de validéz, como la ausencia de vicios en la voluntad, tendríamos que referirnos a la doctrina general de los contratos que lo definen, como aquellas circunstancias particulares que sin suprimirle lo dañan; el error que es un conocimiento equívoco de la realidad, ya sea error de hecho o de derecho, el dolo que según el artículo 1915 del Código Civil, es aquella sugestión o artificio que se emplee para mantener un error o inducir a él a alguno de los contratantes; la lesión considerada como el perjuicio que sufre una persona de la cual se ha abusado por estar ésta en un estado de suma ignorancia, notoria inexperien-

cia o extrema miseria, y por último la licitud, todos estos elementos no tienen una aplicación especial por lo que le -- son aplicables las reglas generales para las obligaciones.

## 6.- TRANSMISION.

La transmisión de la Hipoteca deberá hacerse conforme lo establezca la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pero como en la actualidad no especifica una determinada formalidad para su transmisión, en forma supletoria regirán los principios establecidos en la Legislación Civil, que indica que deberán observarse las disposiciones relativas al acto constitutivo de la Hipoteca, es decir, que la transmisión deberá hacerse en escritura pública e inscribirse en el Registro -- Público Marítimo Nacional, notificandose al deudor ya sea -- judicial o extrajudicialmente.

Cuando la Hipoteca se haya dividido en cédulas hipotecarias, éstas se regirán por lo que establecen las Leyes en materia de títulos de crédito, es decir, podrán transmitirse por endoso que es una cláusula accesoria e inseparable del documento, por medio del cual se transmite el mismo en forma limitada o ilimitada, debiendo dar aviso al Registro Público Marítimo Nacional, ya que de no ser así, el endosatario no puede válidamente pretender que le sean hechas las notificaciones de los actos ejecutivos que se ejerciten sobre la nave.

## 7.- EXTINCION.

El contrato de Hipoteca Marítima puede extinguirse:

- a).- En razón a su naturaleza accesoria; es decir, - al extinguirse la obligación principal ya sea - por pago, remisión, compensación, novación, nulidad o rescisión.
- b).- Por causa directa, cuando esta llega a su fin - como obligación y como derecho real.

Decimos que se extingue por remisión cuando:

- a).- Por destrucción o pérdida del buque, porque el derecho real no puede subsistir sin el objeto. El acreedor, casi siempre adquiere un seguro, cuya mecánica trataremos en el capítulo respectivo.
- b).- Por renuncia del acreedor declarado, o bien resultante de sentencia no impugnada.
- c).- Por pago del precio íntegro en las formas que la Legislación correspondiente establezca.
- d).- Por el transcurso de cierto tiempo (casi siempre de tres meses), desde la transcripción del acto de venta voluntario.

- e).- Por la expiración del término fijado para la --  
duración de la Hipoteca.
  
- f).- Por cumplimiento de una condición resolutoria.  
(12).

(12).- Olvera de Luna Omar.- Op.Cit.- Pag. 158

## CAPITULO II.-

## PUBLICIDAD Y REGISTRO.

## 1.- REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL.

El Registro Público tomado en su concepto más amplio, denota tres actos: Anotar en un libro, el libro mismo donde se llevan las anotaciones y el lugar donde se encuentra el propio libro y su objeto genérico dar publicidad a los derechos reales o a los actos que los modifican o gravan.

Estudiosos del Derecho como De Diego, Gimenez, Arnau, y Roca - - definen el Registro como la Institución de carácter público, - encargado de notificar a la sociedad y hacer plenamente eficaz la constitución, modificación o extinción de derechos reales - sobre determinados bienes. (13).

Martín Castro Marroquí en su obra Derecho de Registro, llega a la conclusión de que este pertenece a la categoría de derecho público y se fundamenta en que la seguridad jurídica debe ser real y efectiva en los actos concretos realizados, pues de lo contrario no entraría en la realidad social.

(13)- INSTITUCION DE DERECHO HIPOTECARIO.  
Roca Sastre Ramón Ma.- BARCELONA BOSCH CASA EDITORIAL.  
1945.

INSTITUCIONES DE DERECHO CIVIL ESPAÑOL .  
De Diego Clemente.- MADRID ARTES GRAFICAS.- 1959

Agrega que no basta que el hecho o acto jurídico realizado por los particulares entre sí o con el estado como Autoridad, conste en un título o instrumento otorgado por las partes para que cualquier persona particular o Autoridad, esté obligada a -- respetar los derechos provenientes de esos hechos o actos y -- que trascienden en sus consecuencias jurídicas y son de interés público. Agrega que es necesario hacer del dominio público el hecho o acto de los particulares por medio del registro para que a través de su publicidad pueda ser considerado de -- todos y este surta efectos completos en la vida real, y concluye que la finalidad del Registro como Institución jurídica de servicio público es obtener la certeza, la seguridad concreta y la protección oficial de los derechos, por medio de su -- publicidad. (14).

La explotación de la empresa marítima, desde la antigüedad, -- ha requerido de sistemas de crédito, los cuales le ayuden para hacer frente a los gastos del transporte marítimo de esta manera la Legislación Mexicana ha reconocido a la Hipoteca Marítima como una garantía real. En el financiamiento para la -- adquisición de embarcaciones, por la importancia que reviste, --

(14).- DERECHO DE REGISTRO SU ORGANIZACION Y UNIFICACION.  
Castro Marroquín Martín.- EDITORIAL PORRUA.- 1962  
México, D. F.

se necesita de un aparato formal que garantice el derecho -- real adquirido por los acreedores.

A las embarcaciones como objeto del contrato se les aplican algunos principios inherentes de los bienes inmuebles, como -- lo son los Registros Públicos de Bienes, que dan a las instituciones financieras la certidumbre jurídica sobre la propiedad y los gravámenes existentes.

En el ámbito marítimo en México, no se había instituido un -- Registro Especial para los actos relacionados con las empresas navieras -- buques o concesiones marítimas, llevándose esta importante función, en el Registro Público de la Propiedad y -- del Comercio.

Fué hasta la publicación de la Ley de Navegación y Comercio -- Marítimos de 1963, en que se tomó conciencia de la necesidad de contar con un Registro Especial para los actos jurídicos -- marítimos, así en esta Ley se prevee la existencia del Registro Público Marítimo Nacional, sin embargo, esto no operó sino hasta 1980, en que fué publicado su reglamento y se le dotó de personal y apoyos administrativos.

El Registro Público Marítimo Nacional es un servicio que presta el estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y -- Transportes, y depende administrativamente de la Dirección -- General de Marina Mercante, conforme al artículo 24, fracción VIII del Reglamento Interior de la propia Secretaría.

El Registro Público Marítimo Nacional fundamenta su actividad en los principios esenciales que marca el derecho registral y que pueden resumirse en:

#### PRINCIPIO DE ROGACION.

Entendiéndose que la inscripción en el Registro Público requiere de solicitud de parte interesada.

Este principio se basa en que se protegen intereses de orden particular, implica además, que el registrador tiene una intervención inquisitiva en este procedimiento que se conoce con el nombre de calificación registral; función prevista en todas las legislaciones y que podemos establecer como elementos calificables los siguientes:

- a).- Capacidad del otorgante.
- b).- Personalidad.
- c).- Legalidad de las formas extrínsecas y de las formalidades esenciales que debe contener el título.

#### PRINCIPIO DE CONSENTIMIENTO.

El principio emana de quien sea afectado en su derecho y es el acto que autoriza al registrador para practicar la inscripción.

#### PRINCIPIO DE INSCRIPCION.

La Inscripción propiamente dicha, se toma como sinónimo de asiento registral y tiene distintos efectos según el sistema, para constituir, modificar, transmitir o extinguir derechos reales o personales.

#### PRINCIPIOS DE TRACTO SUCESIVO.

Se le denomina también de Tracto Continuo.

El nacimiento de un derecho real da origen a una sucesión de actos que lo modifica, gravan o transmite, pero deben tener una secuencia y estar íntimamente eslabonados con el -- sucesor.

La finalidad principal de este principio, es ordenar -- los asientos para que reflejen los cambios de un derecho en - forma histórica y concuerde con la realidad jurídica. Es por esto que se le ha llegado a considerar un principio formal.

#### PRINCIPIO DE LEGALIDAD.

Este principio puede concretarse estableciendo que sólo son inscribibles los títulos válidos y que reúnen los requisitos exigibles por la Ley para su asiento.

Esta finalidad solamente se logra si se impide la entrada de títulos imprevistos, es decir, afectados de nulidad y - el medio para lograrlo consiste en someterlos a un exámen que determine si es o no inscribible.

#### PRINCIPIO DE ESPECIALIDAD.

Este principio busca la determinación de la unidad registral, como puede serlo la finca, el vehículo o la embarcación y en sentido estricto, se circunscribe a que se destine una unidad registral para cada objeto o derecho.

#### PRINCIPIO DE PRIORIDAD.

Introduce al sistema, la regla del Derecho Romano que -- establece "Es primero en derecho el que es primero en tiempo", o dicho en otros términos la fe del otorgante del título se le da lugar preferente a la fe del asiento registral.

#### PRINCIPIO DE LEGITIMACION.

Se orienta esencialmente a establecer que los asientos - registrales gozan de una presunción de veracidad que se mantiene hasta en tanto no se demuestre la discordancia entre el registro y la realidad jurídica.

#### PRINCIPIO DE FE PUBLICA.

Constituye la manifestación mas grande, la presunción de exactitud del registro, que el Principio de Legitimación resulta insuficiente para conseguir la seguridad y protección plenas de los derechos que se asientan. En efecto, la fé pública reputa exacto el registro en beneficio del adquirente que contrató confiado en el contenido de sus asientos y en consecuencia se le protege en su adquisición.

Con base en este principio, el asiento registral se presume verdadero, de pleno derecho, en beneficio de terceros.

La institución del Registro Público Marítimo Nacional -- opera mediante una oficina Central, con residencia en el Distrito Federal y con oficinas locales que se encuentran diseminadas en los diferentes puertos del país, en 1985 ascendían a

cinco en el Litoral del Pacifico, cinco en el Golfo de México y una en el Distrito Federal.

Los titulares de las oficinas locales tienen la facultad de registrar cuando proceda, los actos y documentos señalados en el artículo 36 de la Ley de Navegación y Comercio -- Marítimos, que a la letra dice:

" El Procedimiento de registro se establece a través de folios, que son las hojas donde se contienen los asientos de presentación, inscripción y anotaciones relativas a cada entidad registral, buques, empresas o concesión."

Para efectos de registro, se establecieron tres ramas de folios marítimos; para buques, empresas navieras y concesiones, de cada folio se instrumentan dos ejemplares y uno de ellos se remite a la Oficina Central para su custodia y conservación.

Además cada oficina cuenta con el folio Diario de entrada y trámite, en el que se identifican los documentos que se presentan para su registro y tiene por objeto fijar la prelación y control de los documentos.

## 2.- INSCRIPCION.

La inscripción es la materialización del acto de registro en los libros correspondientes para que de este modo se produzcan efectos jurídicos.

El procedimiento que se efectúa para obtener la inscripción -- del Contrato Hipotecario en el Registro Público Marítimo Nacional, se inicia cuando el interesado presenta su solicitud o -- demanda de inscripción en las oficinas locales, en cuya jurisdicción la empresa afectada por el gravamen tenga el principal asiento de sus negocios, y a falta de éste en el puerto de matrícula del buque.

En la práctica, en algunas ocasiones los interesados presentan su solicitud en la Dirección General de Marina Mercante, lo -- que en estricto derecho no debería suceder, toda vez que el -- Registro es especial y tiene su propia Oficialía de Partes, -- la cual debe llevar a cabo un trámite específico y un tratamiento diferente a cada uno de los documentos que le son presentados, trámite que no efectúa la Oficialía de Partes dependiente de la Dirección General mencionada.

La Oficialía de Partes receptora, entrega al interesado una -- boleta de recibo conteniendo los datos que identifiquen los -- documentos presentados y su contenido, especificando claramente la fecha de entrada, año, día, mes, hora y sello, es importante la hora de presentación, pues en procedimiento registral

se aplica el principio de primero en tiempo, primero en derecho; una copia de la boleta permanecerá en poder de la oficina receptora asignándosele un número, el cual se pondrá a la solicitud o demanda y en la primera de las hojas útiles de -- cada documento.

El Servidor Público encargado de la Oficialia de Partes, una vez recibida la documentación elaborará el folio diario de entrada y trámite, anotando:

- a).- Número de Entrada.
- b).- Hora, día y año de presentación.
- c).- Naturaleza del acto u operación que contiene.  
(Contrato de Hipoteca Marítima).
- d).- Nombre del buque objeto del contrato.
- e).- Nombre del acreedor y deudor hipotecario.
- f).- Funcionario a quien se turnaran los documentos para su análisis, estudio y resolución.
- g).- Observaciones especiales.

La Oficialia de Partes integra la documentación recibida formando el folio marítimo, el cual deberá contener los antecedentes registrados del buque y empresa deudora; la fecha de registro, sello de oficina y firma de registrador; los folios diario y marítimo se turnan a la oficina de trámite y control que se encargará de registrar lo procedente respecto a los documentos recibidos.

El folio diario se remitirá nuevamente a la Oficialia de Partes del registro, la cual lo envía a la Sección Jurídica. En-

esta fase del procedimiento se analiza la documentación presentada, debiendo cerciorarse el registrador que se reúnan los -- requisitos legales que la naturaleza jurídica del acto a inscribir exija.

En nuestro derecho hay libertad de contratación, sin embargo, -- y para efectos registrales, "el instrumento público que contenga el Contrato de Hipoteca Marítima no deberá contravenir lo -- dispuesto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Ley -- de Vías Generales de Comunicación y de aplicación supletoria -- "Código Civil". Así mismo, se confrontan los documentos determinando la naturaleza jurídica del acto que se trate, debiéndose verificar los antecedentes registrados, el registrador -- hace sus observaciones en una hoja inserta en el folio diario, remitiéndolo a la Sección de Calificación e Inscripción, la -- cual determinará sobre los derechos de inscripción.

La Ley Federal de Derechos en su artículo 163 exime de este -- pago al Contrato de Hipoteca Marítima.

El folio diario y el marítimo se envían al Jefe de la Oficina Local para que con su firma autorice la inscripción del acto y documento; una vez autorizados los folios, son enviados a la oficina de calificación e inscripción para que el registrador efectúe la inscripción; si la embarcación objeto del Contrato se encuentra ya inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional, el aviso de hipoteca que pesa sobre la embarcación, se -- hará en el mismo folio marítimo que tenga asignado, si la -- embarcación no se encuentra inscrita se elaborará un nuevo folio,

la inscripción se hará también en el folio de la empresa que esta celebrando el Contrato.

En el Folio Marítimo se asentará:

Identificación de la Oficina que registra.  
Número de Registro Progresivo e Invariable.  
Antecedentes registrados, en su caso, de los actos o --  
documentos que se reciban.

Datos que identifiquen al buque tales como:

- a).- Nombre.
- b).- Matrícula.
- c).- Bandera.
- d).- Eslora.
- e).- Manga.
- f).- Puntal.

Deudor Hipotecario.  
Acreedor Hipotecario.  
Fecha de Registro.  
Oficina y firma del Registrador.

La inscripción produce efectos desde el día y hora en que el --  
documento haya sido presentado en la Oficina Registradora.

Es importante mencionar que la inscripción no convalida los --  
actos o derechos que estén afectados de nulidad.

En fase de análisis de la documentación, el registrador podrá--

determinar que adolece de fallas que hacen imposible su inscripción, en tal caso señalará esta observación en la hoja del folio diario, fundamentando su criterio de no inscripción.

Si las fallas observadas pueden subsanarse, el registrador -- que analiza lo manifestará en la hoja del folio diario, así mismo indicará que plazo se debe otorgar al solicitante para que vuelva a presentar la documentación para su revisión y -- posterior inscripción, so pena de que al no presentar su solicitud en el término señalado se tendrá por no presentada.

Tanto la Ley como el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional no establecen un término para que se resuelva sobre la procedencia de inscripción o de negación de la misma.

El Jefe de la Oficina Local obtiene una copia fotostática de la documentación que integra el folio marítimo formando otro expediente, todo se envía a la Sección Administrativa, la -- cual elabora un oficio a la Dirección General de Marina Mercante (Registro Público Marítimo Nacional), remitiendo el -- original del folio marítimo; así mismo devuelve al interesado los documentos originales autorizados previa entrega de la -- boleta de recibo.

### 3.- CERTIFICACION,

La certificación es una consecuencia del principio de publicidad, pues este consiste en el derecho que tiene cualquier persona de obtener constancias relativas a los asientos del registro.

El interesado presenta su solicitud, sin que se haya elaborado un formato específico para tal fin, pero deberá precisar la certificación que requiera tanto por lo que hace al Contrato de Hipoteca o de los documentos que solicite, para este efecto el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, en el artículo 40 señala un plazo de cinco días después de que se hayan cubierto los derechos de expedición y que se encuentran consignados en el artículo 5° de la Ley Federal de Derechos, para que se expidan al interesado las certificaciones requeridas.

Las oficinas locales del Registro estan facultadas para expedir certificaciones de lo contenido en los folios que se encuentran en su oficina, pero no de otros que se encuentran fuera de su jurisdicción.

La Oficina Central si esta facultada para expedir certificaciones de los documentos registrados en cualquier Oficina Local.

En la solicitud, el interesado deberá expresar con claridad

el acto, documento o período comprendido; la certificación se extenderá para hacer constar la existencia e inexistencia de asientos, incluso de aquellos que hubiesen sido cancelados.

#### RECTIFICACION.

En lo que concierne a la rectificación de las inscripciones, cabe señalar que esta circunstancia se encuentra prevista en el Reglamento de la materia y proceden a petición de parte o de oficio, mediante un nuevo asiento que los corrija y que deberá ser autorizado con la firma del titular de la Oficina -- donde la inscripción fué hecha, previo análisis de la inconformidad. Los asientos de rectificación, surtirán efectos -- desde la fecha en que se hiciese constar la rectificación.

Cualquier persona física o moral podrá oponerse a la rectificación de alguna inscripción resolviéndose la controversia -- judicialmente.

#### 4.- CANCELACION.

La extinción de las inscripciones del Contrato de Hipoteca -- tienen lugar a petición de parte legítima ( esto es acreedor hipotecario o deudor hipotecario o por mandamiento de autoridad competente, la cancelación y las causas que originaron se hacen constar en el folio marítimo, las cancelaciones deben ser autorizadas por el jefe del departamento de la institución registral, que se encuentra en la Ciudad de México.

Todo movimiento o cambio en la situación jurídica de la embarcación que pueda afectar a la Hipoteca Marítima, deberá consignarse en los índices respectivos.

#### INCONFORMIDAD.

El recurso de inconformidad previsto en el Reglamento del Registro, indica que procede a petición de parte, cuando la institución le ha negado la inscripción, cancelación, expedición de certificados o la rectificación de asientos.

El escrito de inconformidad se presenta ante la oficina de registro que haya negado la inscripción, en un término perentorio de diez días hábiles después de la notificación del acto denegatorio.

En su escrito el inconforme, manifestará los agravios que la denegación le depara, ofreciendo pruebas y fundamentado en -- derecho 15 días después de admitido el recurso, se concluye -- el período de presentación y desahogo de pruebas, y en un término que no excederá de 15 días la Dirección General de Marina Mercante resolverá en definitiva, dentro del ámbito administrativo, en la resolución, la dependencia de la Administración Pública funciona como juez y parte por lo que se considera que el recurso de inconformidad, en todo caso, debería ser resuelto por la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

## CAPITULO III

## EFECTOS DE LA HIPOTECA

## 1.- FORMAS DE GARANTIZAR EL CREDITO MARITIMO.

El naviero, que pretende fomentar su flota, ya sea con la adquisición de unidades ya usadas, o con la construcción de éstas, recurre casi siempre al crédito.

Las instituciones de crédito por la sofisticación de las operaciones, se han especializado en las diversas ramas de la industria, así en México contamos con BANPESCA para el financiamiento de las actividades marítimas, inclusive, hay algunas instituciones llamadas internacionales que tramitan los créditos en el extranjero.

La institución de crédito requerirá para autorizarlo, de las diversas formas de garantía para su inversión en el caso de incumplimiento por parte del deudor, así pacta que en el Contrato de Hipoteca, se establezca a su favor la cesión de los fletes y de las indemnizaciones provenientes de las pólizas de seguros; además la Ley concede al titular de un crédito garantizado con Hipoteca la oportunidad de escoger la vía que mejores resultados pueda proporcionarle, así lo establece el artículo 462 del Código de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria, toda vez que por ser materia federal se rigen por el Código de Procedimientos Civiles y que a la letra dice:

"Si el crédito que se cobra esta garantizado con Hipoteca, el acreedor podrá intentar el juicio hipotecario, el ejecutivo o el ordinario"

## 2.- CESION DE LOS FLETES.

Esta cesión se efectúa con el consentimiento del deudor para que en caso de incumplimiento de su parte, los fletes deban ser entregados directamente al acreedor hipotecario; para tal efecto y de acuerdo con el artículo 2596 del Código Civil, el deudor otorga al acreedor poder especial para que en su nombre y representación, pueda el acreedor cobrar y requerir el pago de todos los fletes devengados y por devengarse de la explotación del buque, así mismo para ejecutar cualquier otra facultad relativa al cobro de fletes debidos al deudor.

## 3.- SEGUROS.

Dentro de la rama de seguros marítimos; existen tres divisiones:

- El Seguro del Buque o Seguro Sur Corps.
- El Seguro de las Mercancías o Seguro Sur Facultes.
- El Seguro de la Indemnización o de Reaseguro.

Los acreedores al celebrar un Contrato de Hipoteca Marítima -- requerirán del beneficio de las indemnizaciones derivadas de las pólizas de seguro contratadas respecto de la embarcación.

El Seguro Sur Corps comprende el navío mismo considerado como entidad jurídica; este seguro también se denomina de casco e incluye los riesgos e intereses del casco o cuerpo del buque y se expide para protegerse de:

- Los riesgos de la construcción.
- Riesgos de Puerto.
- Riesgos de la Navegación.

El seguro sobre mercancías se expide para cubrir los riesgos a que esta expuesta la carga, ya sea en la travesía marítima de navegación o en lo que ahora se llama "de almacén a almacén". Este seguro se hace de dos maneras distintas: Por póliza particular o por póliza flotante.

Seguros de Protección e Indemnización, surgen con la Merchant Shipping Act. inglesa, que trata sobre la responsabilidad de los armadores frente a terceros, es decir el reaseguro es el seguro que toma a su vez el asegurador de la indemnización -- del seguro.

En el lenguaje del Seguro todo transporte de mercancías por mar es una aventura, la cual la conforman el buque, la carga y el interés de todos los involucrados en el negocio marítimo para que barco y carga tengan un buen arribo a su destino.

Al celebrarse el Contrato de Hipoteca, el deudor y el acreedor convienen en que el primero mantendrá asegurado el buque por el tiempo que dure la Hipoteca contra los riesgos, en la forma y con la compañía o agentes que el acreedor pueda requerir de acuerdo con las costumbres de una buena práctica marítima.

El objetivo del seguro es proteger al bien que garantiza con hipoteca la obligación principal.

El Seguro Marítimo es un contrato formal que requiere para su validez constar por escrito en póliza firmada por los -- contratantes. La póliza es un documento que prueba las condiciones bajo las que el asegurado garantiza los intereses -- asegurables contra los riesgos previstos pero no se considera como documento incorporativo de derechos. (15).

Las pólizas que generalmente se manejan son las llamadas a -- plazo fijo, o pólizas flotantes, y pueden ser nominativas o a la órden.

La póliza deberá contener, en primer término la fecha en que se suscribe además de anotar si es por la mañana o por la -- tarde, la práctica va todavía más lejos, e indican la hora -- exacta de la creación de la póliza, el nombre y domicilio de aquel que se hace asegurar, en calidad de propietario; los -- valores asegurados; en el caso de un seguro de casco el nombre y designación del barco, la suma asegurada, la prima, -- los riesgos y por último las cláusulas relativas a la competencia y el arbitraje.

(15).- MANUAL DE DERECHO MARITIMO.  
Olvera de Luna Omar.- EDITORIAL PURRUA.  
México 1981. pag, 202

En el Contrato de Hipoteca deberá especificarse que el deudor otorga al acreedor poder especial e irrevocable para que a -- nombre y representación de él, pueda cobrar y requerir las -- indemnizaciones que le sean pagaderas, derivadas de los seguros marítimos.

En gran parte, la protección que proporciona la póliza de -- seguros marítimos se determina en función de la clasificación de las averías entendiéndose a ésta como "todos los daños y -- todas las pérdidas que puedan sobrevenir durante la expedi- -- ción marítima, tanto la pérdida total como el daño material -- sufrido por el buque o la mercancía" (16).

Al celebrar un Contrato de Seguro, el asegurado quiere obtener toda la protección necesaria al menor costo posible, por ello en el negocio marítimo es importante conocer los riesgos que pueden cubrirse y la cobertura que se necesita.

El Seguro Marítimo podrá contratarse por cuenta propia o de -- un tercero, así para fines de prueba se expiden las pólizas -- respectivas, las que serán entregadas al acreedor hipotecario para su guarda, custodia y verificación de su vigencia durante el tiempo que dure el contrato.

(16).- COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO.  
Traducción de Pedro G. San Martín.  
Ripert Georges.- TIPOGRAFICA EDITORA ARGENTINA.  
Buenos Aires 1954. pag.

El acreedor requiere que el deudor le entregue las pólizas -- que cubran los riesgos que él mismo indique y de conformidad con la costumbre de una buena práctica marítima; previendo -- que si durante la vigencia del contrato el deudor no renueva las pólizas, el acreedor podrá en su calidad de acreedor hipotecario, renovarlas para que se encuentren vigentes y la suma de las primas pagadas por el acreedor podrán quedar garantizadas por la Hipoteca.

Es importante señalar que en el Contrato de Hipoteca deberá consignarse expresamente que tipo de seguros deberá mantener el deudor, y sobre todo los riesgos de los cuales se asegurará, lo anterior por que en algunos casos las cláusulas de seguros se presentan a diversas interpretaciones, tal es el caso de la denominada "los peligros de mar" dado que surge la duda al razonar sobre que se debe entender por esa expresión; generalmente se entendería únicamente a los accidentes, esta interpretación es errónea, la expresión se refiere a los embates a que esta sujeto el barco y así, existen otros tipos de expresiones tan generales que dan lugar a interpretaciones -- confusas, por ello es conveniente que en el contrato se especifique aquello a lo que las partes quieran obligarse.

La amplitud de la cobertura va desde la protección mínima de "pérdida total del barco solamente", a la máxima "contra todo riesgo", pese a su nombre, no cubre todos los riesgos, excluye motines, guerras, huelgas, etc.

El Seguro Marítimo no cubre la clase de daños que puede esperarse que se produzcan en condiciones normales, es decir, un vicio propio. El vicio propio está excluido en forma tácita en todas las pólizas de seguros.

El retraso o demora se excluye de las pólizas, así pues si la nave se retrasa en un viaje y las mercancías que transporta se deterioran o sufren una disminución en su valor comercial, esta pérdida por la demora no se encuentra cubierta sin embargo, es factible que la póliza se modifique para que cubra el daño material sufrido por el retraso, de tal forma que el asegurado podrá si el buque es detenido en algún puerto por juicio hipotecario validamente reclamar al seguro el pago de las mercancías, si así se encuentra consignado en su póliza.

Las pólizas de Seguro Marítimo son formularios impresos que contienen los datos que corresponden a cualquier tipo de cobertura. A fin de ajustarlo a las necesidades de las partes contratantes, se añaden las cláusulas que sean necesarias, las cuales pueden imprimirse a mano o a máquina. Para determinar los efectos que han de tener las cláusulas cuando encierran una oposición entre sí, se tendrán en cuenta las normas siguientes.:

- a) El texto impreso de la póliza es la base, pero prevalecerán sobre él los párrafos impresos entre líneas si hubiere alguna incompati-

bilidad entre éstos y aquel.

- b).-- Las cláusulas impresas al margen de la póliza tienen más importancia que las impresas en el cuerpo del texto.
- c).-- Las cláusulas impresas añadidas a la póliza - prevalecen sobre las que figuran al margen de la misma.
- d).-- Las frases escritas a máquina tienen prioridad sobre cualquier otro texto -- excepto el -- que pueda incluirse a mano (17).

En los artículos 223 y 224 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se establecen los criterios que nuestra Legislación ha adoptado de la práctica internacional y únicamente agrega la condición para validar las cláusulas manuscritas o mecanográficas, que estas se encuentren en todos los ejemplares de la póliza y para el caso de cláusulas oscuras o confusas que no se incluyan en algún supuesto jurídico vigente, se interpretarán en el sentido menos favorable para quien las propuso.

- (17).- ECONOMIA MARITIMA INTERNACIONAL.  
Dr. Batista Diéguez Delio. Lic. García García Luis A.  
Editorial Científico Técnica 1983.  
Ciudad de la Habana. pag. 219

Las coberturas del Seguro Marítimo, se basan en las cláusulas redactadas y publicadas por el Instituto de Aseguradores de Londres, esto es aplicable a las compañías aseguradoras, pero para ser válidas en nuestro país deberán estar acorde con lo dispuesto en el Capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos "Del Seguro Marítimo".

Dentro de la póliza de "libre de avería simple", "con avería" y "contra todo riesgo", es común encontrar las condiciones fundamentales de la cobertura, por ejemplo: se encuentra definida la situación del cargamento así pues la cobertura específica que el seguro cubre del momento en que la mercancía sale del almacén, hasta que se encuentre en el almacén de destino final; así mismo encontramos la cláusula de terminación del viaje, la cual tiene efectos para el seguro en caso de que el viaje se termine antes de entregadas las mercancías o el viaje se interrumpa; la cláusula de "avería" indica las condiciones bajo las cuales la cobertura será aplicable, ya sea de "libre de avería simple", "con avería" o "contra todo riesgo".

La cláusula de pérdida reputada total, establece las condiciones en que el asegurado pagará por pérdida, cuando el costo de reparación o de entrega de las mercancías dañadas exceda de su valor total; cláusula de avería gruesa, especifica las normas para determinarla y los gastos de salvamento; cláusula del depositario, obliga al asegurado a tomar todas las medidas necesarias y reducir al mínimo la pérdida y a obrar en -

general como si no estuviera asegurado. Incluye la obligación de reclamar contra terceras personas implicadas en la pérdida o daño, como los transportistas, autoridades portuarias, etc.

Cuando se decide asegurar un cargamento, es importante determinar por que cantidad se va a asegurar, ya que en el seguro marítimo, las pólizas se evalúan normalmente, esto es, se acuerda un valor fijo cuando se extiende una póliza, y los siniestros se indemnizan sobre esta base con independencia de la variación que sufra el valor real de las mercaderías aseguradas entre ese momento y el del siniestro. Entre las principales cláusulas que suelen tomarse en los seguros denominados de póliza abierta se encuentran:

- Cláusula de Clasificación, el asegurado pide que su carga sea transportada en algún buque que tenga determinada clasificación, en caso contrario el asegurado deberá pagar una sobre prima para cubrir el aumento del riesgo.
- Cláusula de Cancelación, se establece un plazo para notificar la cancelación de la póliza.
- Cláusula de Ubicación, enuncia un tope máximo al importe del riesgo asegurado que se permite en un solo lugar en tierra.

Para los seguros que debe llevar la carga que se transporta -

en las naves, el valor asegurable se calcula tomando como base su precio de costo (precio de factura) más el flete, más todos los gastos, más el beneficio que se espera obtener, (este renglón generalmente se calcula en 10% del valor Costo, Seguro y Flete (CIF), pero puede aumentarse si lo pide el consignatario).

#### 4.- ACCION HIPOTECARIA.

Como se había mencionado anteriormente, el acreedor en caso de incumplimiento del deudor podrá ejercer la vía ordinaria, la ejecutiva o la hipotecaria, si el acreedor decide ejercer la hipotecaria se producen diversos efectos a partir de la fijación de la cédula.

La Cédula Hipotecaria es una advertencia a todo el mundo para hacerles conocer que la embarcación se encuentra sujeta a juicio hipotecario y por ende no puede ser objeto de acción alguna que entorpezca el curso del juicio o viole los derechos adquiridos por el acreedor, aún cuando la obligación hipotecaria haya disminuido por pagos parciales, la hipoteca continúa íntegra sobre el navío afectado, cabe aclarar que no se trata de un secuestro judicial, toda vez que conforme se establece en el artículo 434 del Código Federal de Procedimientos Civiles, no son susceptibles de embargo, fracción VII «Los efectos, maquinaria e instrumentos propios para el fomento y giro de las negociaciones mercantiles e industriales, en cuanto fueren necesarios para servicio y movimiento, a efecto de lo cual oírán el tribunal el dictámen de un perito nombrado por él, pero no podrán ser intervenidos juntamente con la negociación a que - - -

estén destinados".

Es de vital importancia la publicidad de la cédula; publicidad que se obtiene mediante su registro, sin este requisito carecerá de validez en contra de terceros, así mismo en los autos -- del juicio deberá aparecer la mención de que el documento fué colocado en lugar visible. (18).

El artículo 469 del Código de Procedimientos Civiles del Distrito Federal supletorio del Código Federal de Procedimientos Civiles, marca como condición "sine qua non" para el ejercicio de la acción real y en general, para la inscripción de la cédula, que el bien este registrado a nombre del demandado y que no haya inscripción de embargo o gravámen en favor de terceros.

La acción hipotecaria corresponde a la naturaleza misma del -- contrato real de hipoteca, es decir, sujeta de manera directa e inmediata a los bienes sobre los que recaé, independientemente de su poseedor, así en caso de incumplimiento de la obligación principal el acreedor podrá solicitar se haga efectivo su crédito y se ejecute la hipoteca.

El artículo 468 del Código de Procedimientos Civiles para el - Distrito Federal, contiene los casos en los cuales podrá intentarse el juicio hipotecario y que son a saber:

(18).- EL PROCESO CIVIL EN MEXICO.  
Becerra Bautista.- Edición Porrúa.  
México 1979 pag.

- Para la constitución.
- Ampliación.
- División o registro de una hipoteca.
- Así como su cancelación o bien el pago o prelación del crédito que garantice.

De los presupuestos señalados cabe mencionar algunos aspectos peculiares en la Hipoteca Marítima:

CONSTITUCION.- El maestro Omar Olvera de Luna en su obra "Manual de Derecho Marítimo", nos dice que "La constitución del vínculo contractual en esta figura jurídica no puede ser consentida si no por el propietario o a quien haya autorizado para tal efecto", así pues no es posible la constitución de la Hipoteca Naval en virtud de sentencia o por la autoridad del acreedor. (19)

AMPLIACION.- El acreedor tiene derecho a exigir que el bien -- objeto de la garantía sea suficiente para respaldar la obligación principal y si esto no se esta cumpliendo con o sin culpa del deudor, el acreedor podrá exigir se mejore la garantía, -- hasta que a juicio del perito garantice debidamente la obligación principal, artículo 2907 del Código Civil.

Es común pactar en el Contrato de Hipoteca Marítima la obligación a cargo del deudor de mantener a la embarcación en tales condiciones que este pueda obtener la clasificación de alguna firma como LLOYD'S REGISTER OF SHIPPING de Londres, la BUREAU-

(19).- MANUAL DE DERECHO MARITIMO.  
Olvera de Luna Omar.- Edición Porrúa.  
México 1981, pag. 156

DE VERITAS de Francia, GERMANISHER LLOYD de Alemania, etc., si esta situación no fué prevista desde el momento de contratar, y, a juicio del acreedor el bien se ha demeritado, el acreedor podrá solicitar el pago del crédito aún cuando no este vencido o bien requerir al deudor que mejore la garantía. El Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal, establece como término ocho días pero deberá interpretarse que el plazo establecido es para que el deudor demuestre al acreedor que esta efectuando las acciones necesarias para mejorar la garantía, este podrá mediante el juicio hipotecario obligar al deudor a efectuar las reparaciones para que la embarcación garantice la deuda principal -- a juicio de peritos en materia marítima, debidamente reconocidos por México, cabe señalar que en nuestro país para ser perito en materia marítima deben contar con el Título Profesional de la Marina Mercante Mexicana, de conformidad con el Reglamento para la Formación y Capacitación de los tripulantes de la Marina Mercante y para la expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima, o bien solicitar a la Dirección General de Marina Mercante que autorice a persona -- extranjera para que dictamine en el caso referido.

El artículo 2909 del Código Civil manifiesta que en caso de -- que el deudor no mejore la hipoteca, dentro de los ocho días siguientes a la declaración judicial correspondiente, procederá el cobro del crédito hipotecario dándose por vencida la hipoteca para todos los efectos legales.

REGISTRO DE HIPOTECA.- Cumplida la obligación futura o la condición suspensiva bajo las cuales se efectuó el contrato, como es el caso de Hipoteca Marítima sobre embarcaciones en construcción, y alguna de las partes se negare a solicitar la inscripción del gravámen existente en el Registro Público Marítimo Nacional, se podrá ejercitar la acción hipotecaria y obtener por sentencia judicial la inscripción, pero generalmente el gravámen se inscribe desde el momento en que se pacta y no hasta que la condición ha sido cumplida.

ACCION DE LADIVISION DE LA HIPOTECA.- La Hipoteca es divisible por disposición de la Ley en cuanto a los bienes gravables e indivisible por naturaleza en cuanto al crédito, físicamente no es posible dividir la embarcación, toda vez que su valor comercial sería disminuido así pues no es procedente lo que establece el artículo 2913 del Código Civil, a menos que se trate de un caso de copropiedad, en el cual de conformidad con lo establecido en el artículo 112 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos el derecho de propiedad sobre el navío, se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su individualidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad.

El deudor para obtener la división deberá solicitar la anuencia al acreedor.

INAMOVILIDAD DE LA EMBARCACION." El actor deberá solicitar al juez del conocimiento, que ordene a la Autoridad Marítima que no se conceda despacho a la embarcación sobre la que pese una cédula hipotecaria, esto obedece a una razón práctica que se ha podido observar; la Capitanía de Puerto para otorgar el despacho exige que se exhiban:

I." Patente de Sanidad.

II.- Recibo de pago de derechos de Puerto o garantía para dicho pago.

III.- Comprobante de pago o garantía por daños causados a instalaciones portuarias o responsabilidades fincadas por reclamaciones de trabajadores.

IV.- Certificado de Inspección que demuestre el buen estado del buque. (Artículo 40 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

V.- Rol de Tripulantes.

VI.- Lista de pasajeros (en su caso).

Como se puede observar el Capitán de Puerto no sube a bordo de

cada uno de los barcos que solicitan el despacho, por lo que -- materialmente no es posible que tenga conocimiento de que en la embarcación ya ha sido puesta la cédula, despachando la embarcación con el consecuente problema para el acreedor quien tendrá que solicitar un exhorto o rogatoria para que al primer puerto donde arribe la nave sea detenida.

Sería recomendable que se solicitase vigilancia para evitar que aún sin despacho la nave zarpe.

Cabe hacer notar que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 55 establece que despachada una embarcación no podrá suspenderse su salida por arraigo, embargo o cualquier otra providencia que tienda a evitar su salida, así la inamovilidad ordenada por el juez deberá ser presentada en la Capitanía de Puerto antes que ésta haya otorgado el despacho correspondiente, la misma Ley indica que los efectos del despacho solo podrá suspenderse por orden de Autoridad competente por el tiempo indispensable para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente; así como personas que no deban ir en el viaje.

Consideramos que la inamovilidad de la embarcación, el juez deberá decretarla por tiempo breve y definido, toda vez que una embarcación sin hacer operaciones, hace que el fletador, fletante, armador, etc., pierdan dinero, generalmente en dólares, -- además de causar trastornos al puerto por estar ocupando lugar en los muelles destinados a carga y descarga, o bien si la Capitanía de Puerto lo considera se fondeará y amarrará provisionalmente en un lugar que no constituya estorbo a las maniobras portuarias.

El acreedor debe registrar la Cédula Hipotecaria en el Registro Público Marítimo Nacional, y ésta institución potestativamente y por estar administrativamente supeditada a la Dirección General de Marina Mercante girará instrucciones a la Capitanía de Puerto donde se encuentra la nave para que no otorgue el despacho.

5.- ACTOS DE DOMINIO Y ADMINISTRACION.- El deudor o tercero constituyente pasan a ser por ministerio de Ley depositarios del bien mueble hipotecado conforme lo estatuye el artículo 481 del Código de Procedimientos Civiles.

Sin embargo, el deudor podrá liberarse de ser depositario judicial declinando esa responsabilidad a favor del actor o a quién este nombre, en el acto en el que el actuario le notifique la cédula hipotecaria, el nuevo depositario deberá de aceptar y protestar su cargo.

Si el deudor acepta fungir como depositario judicial deberá regir su conducta conforme a lo que establece el Código Civil vigente.

Los fletes y todas las cosas muebles que sean necesarias para la función de la embarcación que es navegar, y que se encuentren en el barco quedaran inamovilizadas por la cédula hipotecaria, de todo se levantará un inventario pormenorizado.

Los fletes que se produzcan antes de que se haga exigible la --

obligación principal, no quedan incluidos en la hipoteca, salvo pacto en contrario, pero los que se produzcan con posterioridad, y una vez promovido el juicio hipotecario quedan comprendidos - en la hipoteca. (20).

Registrada que sea la Cédula Hipotecaria en el Registro Público-Marítimo Nacional, no se podrá practicar a la nave actos que -- perjudiquen los derechos del acreedor salvo el caso señalado -- por el artículo 484 del Código de Procedimientos Civiles que -- indica la excepción cuando se refiere a sentencia ejecutatoria -- relativa a la misma finca debidamente registrada y anterior -- en la fecha a la demanda que ha motivado la expedición de la -- cédula.

El deudor al conservar en su posesión el bien objeto del contrato puede ejercitar algunos actos de dominio y administración, - pero siempre bajo la limitante de que los derechos adquiridos - por el acreedor no se vean perjudicados, de tal forma que el -- deudor podrá fletar o inclusive vender la embarcación.

La existencia de un contrato real nos hace ver que el gravamen -- continuará sobre el bien aún cuando se transmita su propiedad -- ò se constituyan sobre él nuevos derechos o gravámenes. (21).

(20.- DE LOS CONTRATOS CIVILES.  
Sánchez Medel Ramón.- Edición Porrúa.  
México. pag. 422

(21).- CONTRATOS CIVILES.  
Zamora y Valencia Miguel Antel.- Edición Porrúa.  
México 1981. pag: 298.

El artículo 12 del Código de Procedimientos Civiles establece - que si el bien hipotecado es enajenado después de que la Cédula Hipotecaria ha sido fijada en lugar visible y registrada, el -- juicio se proseguirá en contra del nuevo adquirente.

El deudor podrá establecer sobre la nave segundas o terceras -- hipotecas, con consentimiento del acreedor ~ el tercero adqui- - rente acepta que su derecho no será oponible en primer lugar - para el caso de remate judicial del bien. (22).

Por otra parte, le esta permitido al deudor celebrar contratos de fletamento en cualquiera de sus especies, pero no podrá - - chartearlo o pactar anticipo de rentas por un plazo mayor al de la hipoteca misma.

Cuando ya ha sido colocada la Cédula Hipotecaria los frutos que se perciban por la explotación comercial de la nave quedan in-- movilizados y forman parte de la Hipoteca.

En materia hipotecaria no se puede pactar que en caso de incum-- plimiento el bien sea adjudicado al acreedor sin necesidad de -- remate, de conformidad con el artículo 2916 del Código Civil. (23).

(22).- DERECHO HIPOTECARIO.  
Rojina Vilegas Rafael.- Edición Porrúa.  
México. pag. 222

(23).- DE LOS CONTRATOS CIVILES.  
Sánchez M. Ramón.- Edición Porrúa.  
México. pag. 428.

Si el acreedor, decide recurrir a la vía hipotecaria, por incumplimiento del deudor, deberá otorgar fianza para garantizar el pago de la Hipoteca Marítima en prelación de otros créditos - - privilegiados.

La reforma al artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio - Marítimos publicada en el Diario Oficial de la Federación de -- fecha 30 de diciembre de 1982, señala:

Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y acceso-- rios en el órden siguiente:

- I.- Los créditos derivados de las relaciones laborales.
- II.- Los créditos a favor del fisco relativos al buque o a su navegación.
- III.- Los gastos de asistencia y salvamento.
- IV.- La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes.
- V.- Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje u otros accidentes marítimos.
- VI.- Las deudas contraídas por el Capitán para la -- conservación del buque o para la continuación - del viaje.
- VII.- Las primas del seguro.

Como se observa fué suprimida la Hipoteca, como privilegio marítimo y con adición del Capítulo Tercero bis al título Primero del Libro Tercero de la Ley, se introdujo un elemento poco usual en los ordenamientos que sobre la materia existen en el mundo, este elemento consiste en la posibilidad que la Hipoteca Marítima sea cubierta en primer lugar mediante fianza u - - otra garantía, para el caso de que existan créditos privilegiados.

Es de hacerse mención que el Crédito Hipotecario es preferente a cualquier otro crédito no comprendido en el artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

## CAPITULO IV

### LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO COMPARADO.

#### 1.- LA HIPOTECA MARITIMA EN PANAMA,

Los ordenamientos jurídicos que regulan la Hipoteca Marítima -- en Panamá, se encuentran contenidos en el "Código de Comercio" libro segundo "Del Comercio Marítimo", capítulo quinto denominado "De la Hipoteca Naval", así como la Ley 14 del 27 de mayo de 1980 que "Reglamentará la Inscripción Preliminar de Títulos de Propiedad e Hipotecas Navales", adicionando al Código de Comercio el artículo 1512 y modificando los artículos 1089 y 1518 A del mismo ordenamiento".

En el artículo 1512 del Código de Comercio se establece que las embarcaciones para efectos hipotecarios serán consideradas por la Ley como bienes inmuebles, así al garantizar el cumplimiento de una obligación mediante el contrato real de Hipoteca, se -- sujeta la nave de manera directa e inmediata al cumplimiento de las obligaciones en cuya garantía se constituye sea cual fuere su poseedor.

La Hipoteca Naval según previene la Ley Panameña comprenderá, -- salvo pacto en contrario los aparejos, máquinas y demás accesorios del buque sobre el cual pesa, así mismo se entenderán comprendidos los fletes devengados y no percibidos por el viaje -- que estuviere haciendo; las indemnizaciones que al buque corres

pondan por abordaje u otros accidentes que den lugar a aquellas, y en caso de siniestro por la del seguro.

Los requisitos exigidos para su constitución se encuentran -- contenidos en los artículos 1513, 1515, los cuales disponen -- que únicamente tienen capacidad para suscribir este contrato, el propietario o su legítimo representante con poder bastante y suficiente para ello; en el caso de que la nave se encuentre en copropiedad se dispone que deberá existir acuerdo de los participantes, sin embargo, cada uno de ellos tiene el derecho de hipotecar separadamente su parte en el buque debiendo desde luego observar el derecho del tanto concedido a los demás propietarios.

El artículo 1515 del Código de Comercio, contiene los requisitos que deberán observarse en la constitución de contratos de hipotecas navales y los cuales se citan a continuación:

Deberá constar por escrito, sea en documento público o privado.

Si se celebrare en documento privado en la República de Panamá, la firma de los otorgantes deberá ser autenticada por un Cónsul de la República de Panamá.

El documento de Hipoteca podrá contener todas las estipulaciones que las partes convengan, pero en todo caso deberá contar:

Nombre y domicilio del acreedor y deudor hipotecario.

El importe fijo o máximo que se garantiza, presumiéndose que el gravamen garantiza además del capital:

La totalidad de los intereses que se devenguen.

Las costas.

Gastos de cobranza.

Las sumas resultantes de la conversión de moneda o medio de pago y demás sumas acordadas por cualquier otro concepto en el Contrato de Hipoteca.

En el caso de que se designen varias monedas o medios de pago alternativos, la Hipoteca se extenderá a las sumas que resulten de la fluctuación del valor de dichas monedas o medios de pago. Se presume tanto entre las partes, como respecto de terceros, -salvo prueba en contrario, que las sumas adeudadas, sea en concepto de capital, intereses u otros garantizados por la Hipoteca, serán las que se expresen en el respectivo libelo de demanda.

Las fechas de pago del capital e intereses, o la forma de determinar dichas fechas, salvo que la Hipoteca se haya constituido para garantizar obligaciones exigibles a requerimiento, futuras o sujetas a condición suspensivas.

Las partes deberán determinar en el Contrato de Hipoteca la tasa de interés convenida o la forma de calcular la misma.

Los créditos garantizados con Hipoteca Naval no estarán sujetos a intereses máximos y por tanto no se aplicarán las disposiciones de la Ley 5 de 1933, ni de la Ley 4 de 1935. No obstante, la Comisión Bancaria Nacional podrá establecer un interés máximo para estos créditos cuando el gravámen hipotecario se constituya sobre naves de servicio interior.

Nombre.

Señas distintivas del buque.

Su descripción competa.

El número de su patente de navegación.

Si la nave hipotecada estuviese en construcción se indicarán las circunstancias establecidas en el artículo 1518, que establece como requisitos indispensables para constituir hipoteca sobre buque en construcción que la propiedad se encuentre inscrita en el Registro de Comercio, además de que debe haberse invertido en la nave la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco.

Para comprobar el cumplimiento de los requisitos el interesado solicita al juez reconocimiento pericial de la construcción abundando la Ley en que en el dictámen se haga constar la longitud de la quilla y características de la nave, relación de los materiales que se hayan de emplear y el avaluo de la obra hecha.

Las reformas de 1980, a la Ley, adicionaron el artículo 1518 - "A. y facultan a los Consules a recibir solicitudes de inscrip

ción preliminar de buques en construcción y permite que la inspección del avance de la construcción sea efectuada por una sociedad clasificadora reconocida por el Gobierno Panameño.

Cuando se hipotecan varias naves para garantizar un sólo crédito podrá determinarse la cantidad o parte del gravámen de que cada nave debe responder. No haciéndose esta determinación podrá repetir el acreedor por la totalidad de la suma garantizada contra cualquiera de las naves o contra todas ellas.

El artículo 1514 A<sup>o</sup> previene que cuando la hipoteca provenga de un Crédito Hipotecario, el pago de la totalidad de las sumas adelantadas durante la vigencia del mismo no extinguirá la obligación principal.

El Crédito Hipotecario puede transmitirse a favor de persona determinada o a la orden, pero siempre deberá inscribirse en el Registro Mercantil.

En cuanto a la inscripción estatuyen los artículos 1083 A, B, C y D del Código de Comercio, el procedimiento que ha de seguirse para recibir y tramitar solicitudes de inscripción preliminar de los títulos de propiedad de las embarcaciones de la Marina Mercante Panameña.

Asimismo los artículos 1512 A, 1512 B, 1512 C y 1512 D, del Código de Comercio se refieren a la inscripción de los documentos que constituyan o cancelen hipotecas sobre naves de la Marina Mercante Nacional, estableciéndose el siguiente procedimiento:

- Se solicita al Cónsul Panameño la inscripción preliminar mediante formulario.

- Deberá el interesado efectuar el pago correspondiente a los derechos de registrador del documento de hipoteca.
- El Cónsul transmite el texto de la solicitud al Registro Público de la ciudad de Panamá.
- El Registro en la Ciudad de Panamá, de ser procedente hará la anotación en el Diario de Registro y procederá a su inscripción preliminar.
- De ser aprobado por el Registro de la Ciudad de Panamá el Cónsul podrá expedir el certificado de inscripción preliminar, (cabe aclarar que las comunicaciones que se efectúen entre el Consulado y la Ciudad de Panamá son pagadas por el interesado).

En caso de que la inscripción se solicite en el Registro Público de la Ciudad de Panamá deberá hacerse la solicitud por intermediación de abogado idóneo para ejercer en la República de Panamá, con base en documento debidamente legalizado y cotejado con el extracto correspondiente por un Notario Público, quien deberá conservar copia del documento original.

La inscripción preliminar a que nos referimos, produce efectos de inscripción definitiva, pudiendo el acreedor ejercitar todos los derechos derivados de la hipoteca durante seis meses, este tiempo se computa a partir del día y hora de la anotación en el Diario de Registro, dentro de ese lapso deberá protocolizarse la hipoteca y presentarse para su inscripción definitiva en el Registro Público de la Ciudad de Panamá y de no ser así la inscripción preliminar caduca de pleno derecho y el Registro procederá de oficio para -

efectuar las anotaciones correspondientes.

Si al efectuarse los trámites para la inscripción definitiva, existiere faltas subsanables, se comunicará dicha circunstancia al Cónsul o al interesado el cual procederá a efectuar las aclaraciones, reformas o correcciones que procedan en un término de diez días hábiles.

El artículo 1512 E<sup>o</sup> contiene la disposición que permite al Registro ordenar la inscripción preliminar de nuevas hipotecas sobre naves que ya se encuentren hipotecadas, anotándose con claridad la prelación que corresponda a cada una de ellas.

Cuando se hiciere necesario anotar la cancelación de una hipoteca - para la inscripción preliminar de otra hipoteca de igual rango sobre naves panameñas - se lleva un procedimiento similar al antes descrito.

Los artículos 1520, 1521, 1522 y 1523 regulan lo concerniente a los seguros para caso de hipoteca y disponen que el acreedor tiene derecho a asegurar el buque hipotecado en garantía de su crédito; los aseguradores en caso de pagar el valor del seguro a un acreedor hipotecario se subrogarán en contra del deudor.

En caso de pérdida del buque o de que éste quedase inutilizado para la navegación, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los objetos salvados o el producto de éstos aún cuando - sus créditos no estuvieren vencidos.

Por último el artículo 1527 del Código de Comercio faculta al acreedor hipotecario a vender la nave hipotecada extrajudicialmente, para el caso de incumplimiento del deudor, sujetando la venta a las siguientes reglas:

- I).- El acreedor deberá notificar al propietario, al igual que a los demás acreedores hipotecarios cuyos créditos consten en el Registro Público, que procederá a vender la nave hipotecada en la forma estipulada en el respectivo contrato; al menos 20 días calendario antes de la fecha en que ha de realizarse la venta"
- II).- El acreedor hipotecario será responsable de los perjuicios que la venta extrajudicial pueda causar al propietario por negligencia del acreedor en el ejercicio de dicha facultad.

La responsabilidad del acreedor hipotecario en estos casos podrá limitarse mediante acuerdo de las partes; pero en todo caso él será responsable de los perjuicios causados por dolo o culpa grave.

La propiedad de la nave vendida extrajudicialmente en forma prescrita en este artículo se transmitirá al comprador con todas sus deudas y gravámenes.

Los preceptos contenidos en las Leyes Panameñas sobre Hipoteca Marítima, difieren de la Legislación Mexicana, en los siguientes argumentos:

- La Ley Mexicana, en el Código Civil para el Distrito Federal en Materia Común y Para Toda la República en Materia Federal, previene que la hipoteca podrá recaer sobre bienes muebles o inmuebles, por lo que no es necesario tratar sólo para efectos crediticios a las embarcaciones como bienes inmuebles, como se establece en la Legislación Panameña.

- En los supuestos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México, no se contempla requisito o mención alguna sobre la firma de los otorgantes, que en la República de Panamá requieren ser autenticada por el Cónsul.

Por otra parte, la Ley Panameña es muy clara y detallada, en cada uno de los conceptos que como mínimo deberán contener los contratos aún cuando existe la libre negociación y las partes pueden establecer las cláusulas que así les convenga.

Nuestra Ley establece que la constitución de la hipoteca deberá constar en escritura pública, a diferencia de la Panameña que permite que esté constituida en documento público o privado, por lo que es factible que se creen Hipotecas ocultas.

Por el tamaño de su flota, Panamá establece que los créditos garantizados con Hipoteca Naval no están sujetos a intereses máximos.

Las disposiciones jurídicas que se refieren a la Hipoteca de buques en construcción, indican que éste podrá celebrarse mediante inscripción de la propiedad en el Registro de Comercio; a diferencia de la Ley Mexicana, la Panameña si determina que tendrá existencia jurídica, para efectos hipotecarios el barco en construcción, si se ha invertido en ella la tercera parte del valor total del casco, así como la inscripción de la propiedad a que nos hemos referido.

En México el Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional no establece inscripciones preliminares y mucho menos para que estas produzcan efectos.

Las disposiciones sobre seguro en México están reguladas por la Ley del Contrato de Seguro y Ley de Navegación y Comercio Marítimo y no hay específicamente mención en estos ordenamientos, sobre circunstancias especiales para el aseguramiento de buques - hipotecados.

Los Panameños pueden, de conformidad con su legislación vender - extrajudicialmente la nave, cosa que en nuestro país no es factible, toda vez que el acreedor tiene medios judiciales para hacer valer su derecho, y de ser procedente rematar la nave y cobrarse con el producto de la venta.

LA HIPOTECA MARITIMA EN EL REINO UNIDO DE LA GRAN BRETAÑA.

Se encuentra regulada por la Merchant Shiping, Act 1894.

La Hipoteca es denominada "mortgage" y en este instrumento legal se define como la carga o gravamen que un deudor dinerario, el deudor hipotecario (mortgagor), cree en favor del prestamista, el acreedor hipotecario (mortgagee), (1) obteniendo el acreedor hipotecario un derecho real sobre la embarcación, pudiendo en caso de incumplimiento por parte del deudor resarcirse por medio de la venta del buque o la toma de posesión de él.

Se conserva en este sistema jurídico la característica universal de la Hipoteca que es no desposeer al propietario, del bien objeto del contrato si no que le permite que permanezca en posesión de él, la Merchant Shiping Act establece claramente y para efectos de control de las autoridades, que el deudor hipotecario permanece siendo propietario del buque o de las participaciones que en él ha hipotecado así el acreedor hipotecario no necesariamente deberá ser subdito británico.

La Constitución de una Hipoteca debe realizarse por medio de documento en el que se fijen las estipulaciones relativas al préstamo, a su devolución con los intereses y se especifica claramente el buque que servirá de garantía para efectos del contrato.

(1) DERECHO MARITIMO.  
Chorley Giles.- Edición Chorley Giles.  
BARCELONA 1962 pag.

La inscripción se efectúa mediante la presentación de la escritura a un registrador el cual anota el orden de los gravámenes que le fueron entregados y que pesan sobre la nave, realizado este trámite el registrador expide nota en la cual declara que la Hipoteca ha sido inscrita, la fecha y la hora de presentación.

A partir de la fecha de inscripción surte efecto en contra de terceros; la falta de inscripción no invalida la Hipoteca misma, sino que hace dar preferencia a otros gravámenes posteriores inscritos.

En Inglaterra existe un método peculiar de publicidad para los actos jurídicos registrados concretamente la Hipoteca "Mortgage" y consiste en que el deudor hipotecario en potencia solicita al registro del puerto de matrícula de la embarcación una certificación de los gravámenes que existan, este certificado contiene todos los gravámenes que pudieran pesar sobre la nave; este documento se hace llegar al acreedor hipotecario, el cual puede recurrir a cualquier Agente o Cónsul Británico para que en el certificado se plasmen los pormenores de la operación mercantil, tal anotación tiene valor de inscripción y coloca a esta hipoteca con prioridades a cualquier otra registrada después de la emisión del certificado.

Para el caso de que el deudor hipotecario, incurra en incumplimiento o comprometa la garantía, el acreedor de la mayoría de las participaciones podrá tomar el buque para venderlo o para operar el buque dentro de ciertos límites, además tiene el derecho de ejercer la obligación personal del deudor hipotecario de pagar el préstamo.

La utilización del buque por parte del acreedor, no es libre, la Ley le exige que su utilización se efectúe como lo haría un hombre prudente, esta sentencia no es clara por lo que no han formado reglas firmes y seguras.

Si el acreedor opta por tomar el camino de la venta del buque - debe reservar el excedente del importe del préstamo más los intereses y los gastos en depósito para los acreedores hipotecarios posteriores y si aún existiese cantidad alguna, se entregaría al deudor.

Un segundo o tercer acreedor únicamente podrá efectuar la venta con el consentimiento del primer acreedor hipotecario o por autorización de un Tribunal de Justicia.

Dentro del derecho inglés es factible que el acreedor tome precauciones para protegerse en caso de pérdida del buque, así le es permitido o presione para que el deudor tome una póliza de seguro, pero no es muy recurrida esta fórmula, pues ofrece como desventaja que el asegurador paga al propietario, esta suma se pone a disposición de todos los acreedores y el acreedor hipotecario del buque perdido no tiene ningún derecho garantizado sobre tal suma.

También puede recurrir al acreedor a tomar por sí una póliza de -

seguro sobre la embarcación que sirve de garantía, sin embargo esta práctica resulta demasiado onerosa para los acreedores, por lo que se ha optado por que el propietario dé en prenda, al acreedor, la póliza de seguro como garantía sustantiva e independiente, de esta forma el acreedor podrá reclamar la suma asegurada directamente de los aseguradores y librarle del embargo de todos los acreedores.

En el Derecho Inglés existe otra "clase" de hipoteca las denominadas EQUITABLE MORTGAGE que en la traducción al español se ha llamado "Hipoteca Justa", esta nace a raíz de la expresión jurídica de que "ninguna hipoteca legítima puede constituirse sobre un buque no terminado, pues la inscripción es posible solamente después de la terminación del buque".

Las hipotecas justas no son únicamente para utilizarse en buques en construcción, pues hay hipótesis jurídicas en las cuales puede aplicarse y aceptarse la constitución de una EQUITABLE MORTGAGE, por ejemplo Chorley Giles describe en su obra, el caso de barcos extranjeros que en Inglaterra requieren de un anticipo, pero por la premura no es factible el procedimiento de una hipoteca legítima, por la facilidad y seguridad que representa, el acreedor opta por celebrar una hipoteca justa.

La Gran Bretaña suscribió pero no ratificó el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los privile

gios e Hipotecas Marítimas de Bruselas 1926, y es país signatario del instrumento jurídico internacional que deroga el Convenio de Bruselas de 1926, dando paso al Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas, convención que fué firmada el 14 de Mayo/67 en Bruselas Bélgica.

Como se desprende de lo manifestado, con respecto a las normas que regulan la Hipoteca Marítima en Gran Bretaña, estas difieren de la Ley Mexicana principalmente en los rubros de ejecución, registro e hipotecas en construcción teniéndose:

- a).- En caso de incumplimiento del deudor en México, el acreedor no puede por sí vender la nave o tomarla y operarla toda vez que tiene que seguir los procedimientos contenidos en las leyes federales que precisan el embargo en primer término y posteriormente la venta o remate judicial.
- b).- Por otra parte, en la legislación mexicana existe un Registro Público Marítimo Nacional que es el único autorizado para expedir una certificación de gravámenes, no pudiendo hacerlo ni la Capitanía de Puerto de matrícula de la nave sujeta a hipoteca, ni Cónsul u otro Servidor Público, la inscripción por tanto debe llevar las formalidades establecidas en el reglamento respectivo.

c).- En México, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos prevee la constitución de Hipoteca Marítima sobre buques en construcción no habiendo distinción, como la existente en el derecho británico, en el cual coexisten las hipotecas legítimas "Mortgages" y las hipotecas justas "Equitable Mortgage" requiriendo nuestra ley para los efectos registrales el contrato de construcción del buque y a la terminación de la nave, se hará la anotación respectiva en el Registro Público Marítimo Nacional en cuanto a la prelación de los créditos garantizados con hipoteca, el Derecho Inglés se ciñe a lo establecido en el convenio internacional sobre unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e Hipotecas Bruselas 1967, por haber ratificado el citado ordenamiento internacional.

CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE UNIFICACION DE  
CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS-  
E HIPOTECAS MARITIMAS BRUSELAS 1926.

La importancia del crédito marítimo tiene como consecuencia -- que diversos países propusieran la negociación de un Convenio-Internacional que regulara lo concerniente a las Hipotecas - - Marítimas dando como resultado el Convenio conocido como Bruselas 1926, que nació debido a los problemas presentados en la práctica marítima, pues en la legislación de los países existían normas sobre el número y rango de los privilegios marítimos y naturaleza jurídica de los mismos que dejaban desprotegidos a los acreedores.

El espíritu del Convenio fué otorgar al acreedor una verdadera garantía real, que no estuviese en conflicto con los derechos- que ostentaban los múltiples acreedores y no acreedores hipotecarios.

Según la Convención de Bruselas 1926, la Hipoteca solo había - de ser postergada a los siguientes créditos privilegiados.

Las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores para la conservación -- del buque o para conseguir su venta, los derechos e impuestos- públicos, los gastos de practicaaje y los de conservación desde la entrada del buque a el último puerto.

Los créditos resultantes del contrato del Capitán, de la tripulación y demás personas empleadas a bordo.

Las remuneraciones por salvamento, asistencia y contribución del buque a las averías gruesas.

Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de navegación, así como los daños causados a las obras de arte de los puertos, muelles y vías navegables las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a los tripulantes, las indemnizaciones por pérdidas o averías en el cargamento a los equipajes.

Los créditos resultantes de contratos concluidos o de operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de amarre, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de conservación del barco o de la continuación del viaje, sin diferencias si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario del barco y si el crédito le corresponde a él o a los proveedores, reparadores, capitalistas u otros contratantes.

Estos privilegios gravan simultáneamente el buque y el flete del viaje durante el cual ha nacido el crédito privilegiado así como los accesorios del navío y del flete adquirido después de comenzado el viaje.

El artículo 3° de la convención comentada, establecía la prioridad que tienen las Hipotecas y prendas después de los créditos

tos privilegiados ya citados, y aclara algo que es de suma -- importancia "Las Leyes nacionales pueden acordar privilegios -- a otros créditos de los puestos en dicho artículo, pero sin -- modificar el orden reservado a los créditos garantizados por -- Hipotecas, prendas y privilegios que tienen prioridad sobre -- los mismos.

En su artículo 4° se establecía el concepto convencional de -- "accesorio" del buque y del flete, y eximen de enumeración -- las indemnizaciones debidas al propietario en virtud del con -- trato de seguros ni las primas, subvenciones u otros subsi -- dios nacionales.

Los artículos 5° y 6° establecen la prelación entre los cré -- ditos privilegiados y que a saber son:

ARTICULO 5°- Los créditos relativos a un mismo via -- je se consideran privilegiados en el orden en que -- estan enunciados en el Artículo 2°, los créditos -- comprendidos en cada uno de los números precitados -- se calculan proporcionalmente y a prórroga en caso -- de insuficiencia del precio.

Los créditos contemplados en los números 3 y 5 y en cada una -- de dichas categorías, son reembolsados preferentemente en ór -- den inverso al de las fechas en que se han originado.

Los créditos correspondientes a un mismo acontecimiento se -- consideran originados al mismo tiempo.

ARTICULO 6°.- Los créditos privilegiados del último viaje tienen prioridad sobre los de los viajes precedentes.

Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único que abarca varios viajes, se equipararan a los créditos del último viaje.

En otros artículos se establece la facultad del acreedor de exigir el monto íntegro de sus créditos pero sin que exceda la deducción en concepto de las normas sobre limitación; así como los diversos términos en que los privilegios marítimos caducan y menciona que la venta solo hará desaparecer el privilegio si se efectúa con las formalidades de publicidad establecidas por cada país contratante.

ARTICULO 12°.- Concede a los estados la facultad de establecer la naturaleza y documentos que deberán exigir a bordo del barco en los cuales se mencionan las Hipotecas y prendas.

Se establece que son sujetas de aplicación las normas contenidas en el Convenio, los barcos explotados por un armador no propietario o por un fletador principal salvo el caso que el propietario haya sido despojado por un acto ilícito o cuando además el acreedor no sea de buena fé.

El Convenio no fué aplicado a los buques de guerra o de Estado afectados a un Servicio Público.

Sobre la competencia, el Convenio indicaba que se aplicaría - el procedimiento y las vías de ejecución establecidas en las - Leyes Nacionales.

México signó este Convenio, pero no lo ratificó dado que nuestra legislación no se ajustaba a la prelación establecida en la norma internacional, además existió un argumento en contra de la esencia de este documento, pues en la Ley mexicana se consideraba a la Hipoteca como un privilegio en sí misma mencionándose el Capítulo III del Código de Comercio "De los Privilegios Marítimos".

ARTICULO 116.- Tendrán privilegios sobre el buque - sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:

- I.- Los créditos derivados de las relaciones laborales.
- II.- Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.
- III.- La cuota que le corresponde en las averías gruesas o comunes.
- IV.- Los gastos de asistencia o salvamento.
- V.- Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos.
- VI.- Las deudas contraídas por el Capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje.

VII.- Las Hipotecas y prendas debidamente registradas.

VIII.- Las primas del seguro.

Por otra parte, se requería para la ratificación del Convenio, la existencia de un registro especializado que aún cuando estaba previsto en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no estaba instrumentado y no funcionaba operativamente.

El Convenio de Bruselas 1926, no tuvo el éxito que se esperaba, motivado principalmente por que se dejaba en desventaja a los acreedores hipotecarios, así se negoció una nueva convención que bajo el mismo nombre se firmó en la Ciudad de Bruselas en 1967 y es la que actualmente se encuentra en vigor, por su importancia se transcribe el texto de esta norma internacional:

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION  
DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A PRIVILEGIOS E-  
HIPOTECAS MARITIMAS.

(CONVENCION DE BRUSELAS DE 1967)

Las partes contratantes, habiendo reconocido la utilidad de fijar de común acuerdo ciertas reglas relativas a privilegios e Hipotecas Marítimas, han resuelto celebrar una Convención a ese efecto y, en consecuencia, han convenido lo siguiente:

ARTICULO 1°.- Las Hipotecas y "Mortgages" sobre buques de mar serán reconocidas en los estados contratantes a condición de que:

- a).- Estas Hipotecas y "Mortgages" hayan sido constituidas e inscritas en un registro de conformidad con las Leyes del estado en que el buque se encuentre matriculado.
- b).- El registro y todos los instrumentos que deban ser presentados al encargado del registro de conformidad con las leyes del estado en que el buque este matriculado, sean accesibles al público y que la entrega de extractos del registro y copias de estos actos sean obtenibles -- del encargado del mismo.
- c).- Y que, ya sea el registro o ya sea uno de los instrumentos indicados en el párrafo "B" que antecede mencione el nombre y domicilio del beneficiario de la Hipoteca o del "Mortgage" -- o el hecho de que esa garantía se ha constituido al portador, el monto garantizado así como la fecha y demás datos que de conformidad con las leyes del estado del registro, determinen el rango de la misma respecto de las otras Hipotecas y "Mortgages" registradas.

ARTICULO 2º.- El rango entre sí de las Hipotecas y "Mortgages" registradas y, sin perjuicio de las -- disposiciones de esta Convención. Sus efectos res-

pecto de terceros se determinaran por las Leyes del estado en que estan registradas; sin embargo, sin perjuicio de las disposiciones de esta Convención todo lo referente al procedimiento de ejecución se regirá por las Leyes del estado en que la misma tenga lugar.

ARTICULO 3°.-

1.- Sin perjuicio de las disposiciones del artículo 11 ningún estado contratante autorizará la eliminación de un buque del registro, sin el consentimiento por escrito de todos los titulares de las Hipotecas o Mortgages registradas.

2.- Un buque que esta o ha estado matriculado en un estado contratante no será susceptible de ser matriculado en otro estado contratante salvo que el primer estado haya expedido:

- A.- Un certificado atestiguando que el buque ha sido eliminado; ó
- B.- Un certificado atestiguando que el buque será eliminado el día en que el nuevo registro tenga lugar.

ARTICULO 4°.- Los siguientes créditos serán garantizados por un privilegio marítimo:

- I.- Los salarios y otras sumas adeudadas al Capitán, a los oficiales y a los demás miembros de la tripulación, en virtud de su ajuste en el buque.
- II.- Los derechos portuarios de canales y otras - - - vías navegables, así como los derechos de practicaje.
- III.- Los créditos contra el armador por causa de muerte o lesiones corporales, que ocurran en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
- IV.- Los créditos por hechos ilícitos (delitos o cuasidelitos) contra el armador, no susceptibles de ser fundados en un contrato, por causa de pérdida o daño a un bien, que ocurra en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.
- V.- Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos naufragos y contribución en avería gruesa.

El término "Armador" empleado en este artículo comprende al locatario o casco desnudo y todo otro fletador, al armador gerente o al explotador del buque.

Ningún privilegio marítimo gravará al buque en garantía de los créditos previstos en los párrafos I, II y IV de este artículo, resultantes o provenientes de propiedad radioactivas o de una combinación de propiedades radioactivas con propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de combustible nuclear o de productos o residuos radioactivos.

ARTICULO 5°.-

1.- Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4°, tendrán preferencia sobre las Hipotecas y "Mortgages" registradas, y ningún otro derecho tendrá preferencia sobre esos privilegios ni sobre las hipotecas y "Mortgages" que cumplan los requisitos del artículo 1°, salvo lo dispuesto en el artículo 6°, párrafo 2.

2.- Los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° tendrán preferencia en el orden en que allí están colocados; sin embargo los privilegios marítimos que garanticen créditos por asistencia o salvamento, gastos de remoción de restos naufragos y contribución en avería gruesa tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos que gravaban al buque en el momento en que se efectuaron las operaciones que originaron esos privilegios.

3.- Los privilegios marítimos enumerados en cada uno de los incisos I, II, III y IV del punto 1 del Artículo 4°, concurrirán en igualdad de condiciones entre sí.

4.- Los privilegios marítimos enumerados en el inciso V del punto 1 del artículo 4°.

(En el texto inglés se emplea el término "Owner" -- y en el texto frances "Proprietaire".

Toman su rango en orden inverso al orden en que se originaron los créditos garantizados por esos privilegios. Los créditos por contribución en avería gruesa se consideraran como originados en la fecha del acto generador de la avería gruesa. Los créditos por asistencia o salvamento se consideraran como originados en la fecha en que esas operaciones se terminaron.

ARTICULO 6°.- Todo estado contratante puede otorgar privilegios o derechos de retención para garantizar otros créditos que los enumerados en el Artículo 4°, esos privilegios tendrán un rango posterior a todos los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° y a todas las Hipotecas y "Mortgages" registradas que cumplan los requisitos previstos en el Artículo 1°, y esos derechos de retención no obstaculizaran a la ejecución de los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4°, o de las Hipotecas y Mortgages registradas que cumplan los requisitos previstos en el Artículo 1°, ni a la entrega del buque a quien lo hubiere adquirido a consecuencia de esa ejecución.

En caso de que se acordara un privilegio o un derecho de retención sobre un buque que se encuentre en posesión:

- A.- De un constructor de buques para garantizar los créditos resultantes de la construcción del buque.
- B.- O de un contratista de reparación de buques, para garantizar créditos resultantes de reparación del buque efectuadas durante el período mismo en que el buque esta en su posesión, ese privilegio o ese derecho de retención tomará un rango posterior a todos los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4°, pero podrá tener preferencia sobre las Hipotecas y "Mortgages... Ese privilegio o derecho de retención podra ejercerse contra el buque no obstante cualquier Hipoteca o "Mortgage" registrada sobre el buque, pero se extinguirá cuando el buque deje de estar en posesión del constructor o contratista de las reparaciones, según sea el caso.

ARTICULO 7°.-

1.- Los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° producen su efecto, ya sea que los créditos garantizados por dichos privilegios sean a cargo del armador o del locatario a casco desnudo u otro fletador, del armador gerente o del explotador del buque.

2.- Salvo lo dispuesto en el Artículo 11°, los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° siguen al buque no obstante cualquier cambio en la propiedad o matrícula.

ARTICULO 8°.-

1.- Los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° se extinguen a la expiración del plazo de un año a contar de la fecha en que se originó el crédito garantizado, salvo que antes de la expiración de ese plazo el buque haya sido objeto de embargo que conduzca a su venta forzosa.

2.- El plazo de un año previsto en el párrafo anterior no es susceptible de ninguna suspensión ni interrupción sin embargo ese plazo no correrá mientras un impedimento legal coloque al acreedor privilegiado en la imposibilidad de proceder al embargo del buque.

ARTICULO 9°.- La cesión de un crédito garantizado por uno de los privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° o la subrogación en los derechos del titular del crédito, importa simultáneamente la transmisión del privilegio.

ARTICULO 10°.- Con anterioridad a la venta forzosa de un buque el estado contratante, y por lo menos -

con treinta días de anticipación, la Autoridad competente de ese estado notificará o hará notificar - por escrito la fecha y lugar de esa venta:

- A.- Todos los titulares de Hipotecas y "Mortgages" registradas que no hubieren sido constituidas al portador.
- B.- A los titulares de Hipotecas y "Mortgages" registradas constituidas al portador y a los titulares de privilegios marítimos enumerados en el Artículo 4° cuyos créditos hubieren sido comunicados a dicha Autoridad.
- C.- El encargado del registro en que esta matriculado el buque.

ARTICULO 11°.- En caso de venta forzosa del buque - en estado contratante, todas las Hipotecas y "Mortgages", con excepción de los que el comprador ha tomado a su cargo con el consentimiento del titular, y todos los privilegios y otros gravámenes de cualquier naturaleza que fueren, cesan de gravar al buque, a condición de que:

- A.- En el momento de la venta el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de dicho estado contratante.

B.- Que la venta se haya efectuado de conformidad -- con las Leyes de dicho estado y las disposiciones de esta convención.

1.- Ningun contrato de fletamento o contrato que confiera el derecho de utilizar el buque podra ser considerado como privilegio o gravamen en los terminos de este Artículo.

2.- Las costas reguladas por el tribunal con motivo del embargo la subsiguiente venta y la distribución del precio serán abonadas en primer termino, al producto de la venta. El saldo sera distribuido entre los titulares de los privilegios-marítimos, de los privilegios y derechos de retención previstos en el párrafo 2 del Artículo 6º, y las Hipotecas y "Mortgages" registradas de conformidad con las disposiciones de esta convención, en la medida de sus respectivos credits.

3.- Cuando un buque matriculado en un estado contratante haya sido objeto de una venta forzosa en un estado contratante, el tribunal o cualquier otra Autoridad competente expedirá, a pedido del comprador, un certificado atestiguando que el buque es vendido libre de toda Hipoteca y "Mortgage", con excepción de las que el comprador ha tomado a su cargo, y de todo privilegio y otros gravámenes, a condición de que todos los requisitos enumerados en el párrafo 1, inciso a y b que antecede, hayan sido cumplidos y que el producto de la venta haya sido distribuido de conformidad con las disposiciones del párrafo 2 que antecede, o haya sido depositado de manos de la Autoridad competente con arreglo a las Leyes del estado en que se realizó la venta. Contra presentación de ese certificado el -

encargado del registro esta obligado a eliminar todas las --- Hipotecas y "Mortgages" registradas, con excepcion de aquellas que el comprador ha tomado a su cargo, y de todos los privilegios y otros gravámenes, y de matricular el buque a nombre del comprador, o de expedir un certificado de cese de matrícula a los fines de una nueva, según fuera el caso.

ARTICULO 12.- Salvo disposición contraria de esta Convención, estas disposiciones se aplicaran a todos los buques de mar, -- registrados o no en un estado contratante.

Con respecto a los buques de los que un estado sea propietario, explotador o fletador y afectados a un servicio público no comercial, ninguna disposición de la presente Convención conferirá ningún derecho en o contra ellos ni permitirá el ejercicio de ningún derecho en su contra.

ARTICULO 13.- A los fines de la aplicación de las disposiciones de los artículos 3º 10º y 11º de esta Convención, las -- autoridades competentes de los estados contratantes estaran -- facultadas para comunicarse directamente entre ellas.

ARTICULO 14.- Toda parte contratante podrá, en el acto de la firma, de la ratificación o de la adhesión a esta Convención, formular la reserva de efectuar la aplicación de la Convención Internacional sobre la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques de mar firmada en bruseelas el 10 de -- octubre de 1957.

ARTICULO 15.- Todo diferendo entre las partes contratantes -- sobre interpretación o aplicación de esta Convención que no -- pueda solucionarse por vía de negociación, será sometido a -- arbitraje, a pedido de una de ellas.

Si dentro de los seis meses siguientes a la fecha del pedido de arbitraje las partes no llegaran a ponerse de acuerdo sobre la organización del arbitraje, una cualquiera de ellas -- podrá someter el diferendo a la Corte Internacional de Justicia, presentando una petición con arreglo al estatuto de la -- corte.

ARTICULO 16.- Toda parte contratante en el acto de firmar o ratificar esta Convención o adherir a la misma podrá declarar que no se considera obligada por el Artículo 15, las demás -- partes contratantes no estaran obligadas por este Artículo -- para con toda parte contratante que hubiere formulado esa -- reserva.

Toda parte contratante que hubiere formulado una reserva conforme al párrafo precedente podrá en cualquier momento dejar esa reserva sin efecto, mediante una notificación dirigida al Gobierno Belga.

ARTICULO 17.- La presente Convención estará abierta a la firma de los estados representados a la duodécima sesión de la -- Conferencia Diplomática, de Derecho Marítimo.

ARTICULO 18.- La presente Convención será ratificada y los - -  
instrumentos de ratificación serán presentados al Gobierno - -  
Belga.

ARTICULO 19.- La presente Convención entrará en vigor tres - -  
meses después de la fecha del depósito del quinto instrumento -  
de ratificación.

Respecto de cada estado signatario que ratifique la Convención  
después del quinto depósito, la misma entrará en vigor tres --  
meses después de la fecha del depósito de su instrumento de --  
ratificación.

ARTICULO 20.- Los estados miembros de la Organización de las -  
Naciones Unidas o de las Instituciones Especializadas no repre-  
sentadas en la Duodécima Sesión de la Conferencia Diplomática,  
de Derecho Marítimo, podrán adherirse a la presente Convención.

Los instrumentos de adhesión deberán depositarse ante el Go- -  
bierno Belga. La Convención entrará en vigor para el estado -  
adherente tres meses después de la fecha del depósito de su --  
instrumento de adhesión, pero no antes de la fecha de la entra-  
da en vigor de la Convención según lo establece el Artículo --  
19, Inc. I.

ARTICULO 21.- Todas las partes contratantes tendrán derecho a-  
denunciar la presente Convención en cualquier momento después-  
de la entrada en vigor a su respecto.

Sin embargo, esa denuncia no tendrá efecto hasta un año después de la fecha de la recepción de la denuncia por el Gobierno Belga.

ARTICULO 22. - Toda parte contratante podrá en el acto de la ratificación, adhesión o en cualquier momento posterior notificar por escrito al Gobierno Belga cuales son, entre los territorios sometidos a su soberanía, o de los que tiene a su cargo las relaciones internacionales aquellos a los cuales es aplicable la presente Convención. La Convención será aplicable a dichos territorios tres meses después de la fecha de la recepción de esa notificación por el Gobierno Belga.

Toda parte contratante que hubiere suscrito una declaración en los términos del párrafo 1 del presente artículo podrá en cualquier momento notificar al Gobierno Belga que la Convención cesa de aplicarse a los territorios en cuestión.

Esa denuncia tendrá efecto un año después de la fecha de la recepción por el Gobierno Belga de la notificación de la denuncia.

ARTICULO 23.- El Gobierno Belga notificará a los estados representados en la duodécima sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, así como a los estados que adhieren a la presente Convención.

Las firmas, ratificaciones y adhesiones recibidas por aplicación de los artículos 17°, 18° y 20°.

La fecha en que la presente Convención entrará en vigor por aplicación del artículo 19°.

Las notificaciones practicadas por aplicación de los artículos 16° y 22°.

Las denuncias recibidas por aplicación del artículo 21°.

ARTICULO 24.- Toda parte contratante podrá, a la expiración del plazo de tres años posteriores a la entrada en vigor de la presente Convención respecto de dicha parte contratante o en cualquier tiempo posterior, pedir la reunión de una conferencia encargada de resolver las proposiciones pendientes a la revisión de la presente Convención.

Toda parte contratante que desee hacer uso de esa facultad informará al Gobierno Belga el cual siempre que un tercio de las partes contratantes estuviere de acuerdo, se encargará de convocar la conferencia dentro de los seis meses.

ARTICULO 25.- Esta Convención reemplaza y abroga, en las relaciones entre los estados que la ratifiquen o se adhieran a ella, la Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e Hipotecas Marítimas y protocolo de firma suscriptos en Bruselas, el 10 de abril de 1926.

En testimonio de lo cual los plenipotenciarios que suscriben, debidamente autorizados han firmado la presente Convención.

Dado en Bruselas, el 27 de mayo de 1967 en los idiomas Frances e Inglés, haciendo ambos textos igualmente fé, en un solo ejemplar, que quedará depositado en los archivos del Gobierno Belga, el que expedirá copias certificadas!!!!.

En los países se han establecido registros, para dar fé de -- los Contratos que recaigan sobre las embarcaciones -- evitando las Hipotecas ocultas tan recurridas en el Derecho Romano y -- que afectaban gravemente a los acreedores hipotecarios. Pero la Convención va mas allá y no es suficiente un registro privado, para que surta efectos respecto de terceros deberá estar inscrita y que a esta información tenga acceso el público determinándose en la inscripción el rango de las hipotecas -- inscritas. México ha reunido completamente este requisito -- pues existe el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se conjuntan los supuestos contenidos en el Convenio Internacional.

El artículo tercero del documento que se comenta indica un -- procedimiento que no esta contemplado en la Legislacion Mexicana, pues establece que para autorizar la eliminación de un buque del registro, deberá contarse con el consentimiento por escrito de todos los títulos de las Hipotecas o "Mortgages" -- registradas, el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional manifiesta que la cancelación es procedente por consentimiento de las partes o por mandato de autoridad competente.

El segundo párrafo del artículo tercero, es congruente con lo que establece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, pues para inscribir una embarcación es necesaria la anotación de los títulos de adquisición y transmisión de dominio de buques y aquellos que graven su propiedad o posesión.

En cuanto a los créditos privilegiados el Convenio excluye -- las deudas contraídas por el Capitán para la conservación -- del buque o para la continuación del viaje, (si se encontraba contenida en Bruselas 1926), así como las primas de seguro, -- créditos éstos que si se encuentran considerados como privile-- giados en el artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio -- Marítimos y por otra parte -- el Convenio se refiere a créditos resultantes o provenientes de propiedades radioactivas, este -- renglón no se encuentra legislado en nuestro país.

En el artículo quinto, del documento internacional que se co -- menta -- establece una preferencia dentro de los privilegios -- marítimos, y la Ley nacional únicamente establece que la Hip --oteca Marítima podrá ser cubierta en primer lugar, si se depo -- sita fianza o garantía de pago para los otros créditos privi -- legiados, pero no establece una prelación para el pago de los -- créditos contenidos en el artículo 116.

Sin embargo -- la Ley Federal del Trabajo -- en su artículo 113, -- establece que los créditos de los trabajadores son preferen -- tes a cualquier otro crédito, y así mismo el artículo 122 -- del Código Fiscal, indica que la preferencia de los créditos -- fiscales -- sobre cualquier otro.

El Convenio establece un "privilegio" sobre el derecho de retención para el caso de incumplimiento de contrato de construcción de un buque dándoles rango posterior a los enumerados en su artículo cuarto. Para la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, no existe este privilegio o derecho de retención, remitiéndonos a un procedimiento judicial de carácter mercantil y que establecen las Leyes de esa materia y no habrá prelación de este crédito si no el derecho de retención sería un embargo judicial.

Entre las diferencias que pueden considerarse entre la Ley Nacional y el Convenio se cita, la contenida en el artículo octavo del Convenio que indica el plazo o término para que se extinga un crédito privilegiado a este respecto la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es omisa en ese sentido.

Es importante hacer notar que aún y cuando nuestro país no ratificará la Convención, sería conveniente se adoptará en la Legislación nacional el procedimiento que para el caso de venta forzosa, se observa y se diese con claridad el procedimiento a seguir en las Hipotecas Marítimas y no dejarlo a Leyes suppletorias.

Cabe resaltar que no son objeto de este Contrato los buques que el Estado sea propietario, explotante o fletador y afectos a un servicio público.

Con respecto a la Convención Internacional sobre la limitación

de la responsabilidad de los propietarios de los buques de - - mar, firmada en Bruselas el 10 de Octubre de 1957, cabe aclarar que México no es país contratante, por lo que de firmar la Convención de Bruselas de 1967, tendría que hacer uso del derecho contenido en el artículo 14, en cuanto a la reserva de - - aplicar el Convenio de Bruselas de 1957.

El procedimiento arbitral que estipula el artículo 15 de Bruselas 1967, se ha visto en la práctica su inoperabilidad pues - como la propia Convención lo manifiesta es a pedido de una de las partes, y entonces surge la pregunta ¿y si la otra no esta de acuerdo con someterse al arbitraje? y para redundar en esta observación se menciona el artículo 16 del mismo instrumento - legal internacional.

Es importante señalar lo novedoso de la Ley mexicana al introducir el concepto de "fianza" o garantía de pago, para el caso de existir créditos privilegiados y requerirse que la hipoteca sea cubierta en primer término, esta norma no se encuentra contemplada en la Convención. Sin embargo, nuestro ordenamiento legal no establece quién puede dar una fianza y quién la contra garantía. Es derecho vigente pero no positivo, es inaplicable haciendolo nulo.

Las diferencias existentes entre las Convenciones de Bruselas de 1926 y la de 1967, entre las mas destacadas pueden citarse: ambas se denominan "Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas", y a continuación se enlistan:

En Bruselas 1967, se restringen los créditos privilegiados que tienen preferencia a la Hipoteca.

Excluye a la Póliza de fletamento como crédito privilegiado.

El plazo de extinción, no se remite en primer término a las Leyes nacionales, si no que se especifica claramente que todo crédito privilegiado expira en el término de un año contado a partir de que se originó el crédito garantizado.

En este nuevo Convenio se establece como novedad la facultad que tiene el tribunal del lugar donde se ejecute algún crédito privilegiado o hipoteca, de notificar la venta.

- a).- A los titulares de Hipotecas y Mortgages registradas.
- b).- A los titulares de privilegios marítimos cuyos créditos se hubiesen comunicado a la Autoridad competente en el país -- contratante.
- c).- Al encargado del Registro en que está matriculado el buque.

## C O N C L U S I O N E S .

PRIMERA.- El Programa de Fomento y Desarrollo de la Marina Mercante - Mexicana, puesto en marcha por la Administración Pública en el año de 1982, conlleva una serie de medidas técnicas y jurídicas tendientes - a aumentar la capacidad de la flota mexicana, para ello se han establecido incentivos fiscales, se instituyó el Padrón de Abanderamiento Mexicano. se reformó la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante, se han reducido el número de Permisos Especiales de Navegación en - - Cabotaje, entre otras medidas, y se resalta en especial, la reforma - a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, por el cual se dá a la - Hipoteca Marítima un nuevo sentido, con ello se pretende dar facilidades a las navieras para que incrementen sus flotas.

SEGUNDA.- La Hipoteca Marítima surge como un derecho real sobre un -- "bien mueble", que es la embarcación la cual no pierde esta caracte-- rística para efectos hipotecarios.

TERCERA.- La Legislación Mexicana es omisa en lo que concierne a la - Hipoteca sobre buques en construcción.

CUARTA.- Es necesario señalar en la Ley a partir de que momento se -- considerara "nave en construcción", como bien objeto material del - - contrato.

QUINTA.- Algunas doctrinas internacionales establecen criterios para dar a "nave en construcción" efectos en materia hipotecaria, así se - cita que esté invertido en la nave un porcentaje del valor total, o - bien cuando haya sido colocada la quilla, e inclusive establecer que tendrá efectos jurídicos a partir del momento en que se firme el contrato de construcción.

SEXTA.- En nuestra legislación existe únicamente un capítulo para lo que se refiere a las Hipotecas y en la mayoría de los países considerados tradicionalmente como marítimos, cuentan con Leyes completas, -- tanto de fondo como en el aspecto procedimental, pues es el caso que -- por omisiones legales se ha dado un trato civil a las Hipotecas Mercantales que dañan sobre todo al ámbito marítimo portuario, debiendo considerarse que las embarcaciones son bienes muebles suigeneris muy especiales en régimen jurídico y operativo.

SEPTIMA.- Es necesario que exista una Ley específica para la materia -- Hipotecaria, la cual regularía el procedimiento para el caso de incumplimiento por parte del deudor, que es tan necesario para no entorpe-- cer el tráfico marítimo.

OCTAVA.- Deben hacerse algunas modificaciones a la Ley de Navegación -- y Comercio Marítimos, en lo que concierne a la rama de seguros para -- hacer más completo y evitar confusiones en esta materia.

NOVENA.- En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos debe aclararse -- el concepto de "fianza", la cual ha de otorgarse para el caso de pago-- de la Hipoteca antes de los créditos llamados privilegiados, este mecanismo no se encuentra en ninguna otra legislación pero la Ley Nacional no aclara ni especifica los términos, condiciones o supuestos en que -- tendrá vigencia esta figura jurídica.

DECIMA.- El Registro Público Marítimo Nacional se encuentra debidamen-- te integrado, por lo cual es ampliamente aceptado en el medio interna-- cional para efectos de la seguridad jurídica que este organismo proporciona.

ONCEAVA.- Por la importancia que tiene para el desarrollo de la flota-- mercante mexicana es conveniente que nuestro país ratifique el Conve--

nio Internacional sobre Unificación de Ciertas Reglas Relativas a -- los Privilegios e Hipotecas Marítimas de Bruselas 1967, los primeros pasos se han dado al reformar la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

DOCEAVA.- Para 1988, se espera que en base a las medidas de fomento a la Marina Mercante, nuestra flota alcance 4.0 millones de toneladas de Peso Muerto y se capte el 40% de los productos movilizadas en tráfico de altura y el 100% en cabotaje, en embarcaciones de bandera mexicana, lo que redundará en beneficio de nuestro país.

## B I B L I O G R A F I A

- 1.- BATISTA DIEGUEZ DELIO DR.  
Y GARCIA GARCIA LUIS.                      Economía Marítima Internacional.-  
Editorial Científico Técnica.-  
Ciudad La Habana, 1983.
- 2.- BECERRA BAUTISTA.                      El Proceso Civil en México.-  
Editorial Porrúa.-  
México, 1979
- 3.- BORJA SORIANO MANUEL.                      Teoría General de las Obligaciones.  
Editorial Porrúa.  
México, 1959
- 4.- BRUNETI ANTONIO                      Derecho Marítimo Privado Italiano.  
Bosch Casa Editora.  
Barcelona, 1951.
- 5.- CASTRO MARROQUIN MARTIN.                      Derecho de Registro, su Organización y Unificación.  
Editorial Porrúa.  
México, 1962.
- 6.- CERVANTES AHUMADA RAUL.                      Derecho Marítimo.  
Editorial Herrero.  
México, 1970.
- 7.- CHORLEY-GILES                      Derecho Marítimo.  
Bosch Casa Editora.  
Barcelona, 1962.
- 8.- DE DIEGO CLEMENTE                      Instituciones de Derecho Civil --  
Español.  
Editorial Artes Gráficas.  
Madrid, 1959.

- 9.- DIEZ MIERES  
Derecho de la Navegación.  
Editorial Librería Ciencias - -  
Económicas.- Tomo VI  
Buenos Aires.
- 10.- ECHEVERRIA RIVERA LUIS  
EDUARDO.  
El Transporte Marítimo.  
Editorial Aranzadi.  
Pamplona, 1973.
- 11.- FARIÑA FRANCISCO  
Derecho Comercial Marítimo.  
Bosch Casa Editora. Tomo I  
Madrid, 1948
- 12.- FLORIS MARGADANT GUILLERMO.  
Derecho Privado Romano.  
Editorial Esfinge.  
México, 1977.
- 13.- GARRIGUES JOAQUIN.  
Curso de Derecho Mercantil.  
Editorial Porrúa.  
México, 1977.
- 14.- OLVERA DE LUNA OMAR.  
Manual de Derecho Marítimo.  
Editorial Porrúa.  
México, 1981.
- 15.- P. JORS, W KUNKEL.  
Derecho Privado Romano.  
Editorial Labor, S. A.  
Barcelona.
- 16.- ROJINA VILLEGAS RAFAEL.  
Compendio de Derecho Civil.  
Editorial Porrúa.  
México, 1974.
- 17.-  
Derecho Hipotecario.  
Editorial Porrúa.  
México,

18.- SANCHEZ RAMON MEDAL

De los Contratos Civiles.  
Editorial Porrúa.  
México,

19.- CERVANTES AHUMADA RAUL.

Derecho Marítimo.  
Editorial Herrero.  
México, 1970

20.-Garrigues Joaquín.

Curso de Derecho Mercantil.  
Editorial Porrúa.  
México, 1977

DICCIONARIO MARITIMO.  
EDITORIAL LITORALES S.R.L.  
SECRETARIA DE MARINA.  
México, 1967.

LA HIPOTECA MARITIMA.  
DIRECCION GENERAL DE MARINA  
MERCANTE.  
UNIDAD DE CONVENIOS Y TARIFAS.  
Junio de 1982.