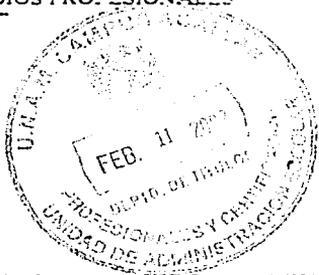


115

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO.



ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES "ACATLAN"



" LA HIPOTECA MARITIMA CONTEMPLADA A LA LUZ DE LA LEY DE NAVEGACION DE 1994. SU IMPORTANCIA Y CONTRIBUCION A LA MARINA MERCANTE. "

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A:
EDGARDO HEBER GARCIA MIGUEL

ASESOR: LIC. JOSE ARTURO ESPINOZA RAMIREZ

ACATLAN, ESTADO DE MEXICO.

ENERO 2002



TESIS CON FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

AGRADECIMIENTOS :

A MI MADRE , POR EL EJEMPLO DE TRABAJO Y ESFUERZO.

AL LICENCIADO CARLOS PACHECO POR LA OPORTUNIDAD DE CRECER EN LA CARRERA Y DOTARME DE MAS CONOCIMIENTOS PARA EJERCERLA.

AL LICENCIADO ULISES CAMPOS HERNÁNDEZ , QUIEN CON SU EJEMPLO DE LUCHA ME HA INCULCADO LA CULTURA DE INSISTIR HASTA EL FINAL.

A LA UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MÉXICO, EN ESPECIFICO , LA ENEP ACATLAN , POR DARMER LA FORMACIÓN DE ABOGADO.

A TODOS MIS PROFESORES EN LA CARRERA Y EN TODA MI FORMACIÓN ACADEMICA . EN ESPECIAL A MI ASESOR EL LICENCIADO JOSE ARTURO ESPINOZA RAMÍREZ.

ESTE TRABAJO LLEVA ESPECIAL DEDICATORIA A :

CARMINA , QUIEN SIGNIFICO UN NUEVO CRISTAL PARA OBSERVAR LA VIDA , CON SU AMOR Y SU APOYO , A QUIEN ESPERO DEDICAR AUN MAS COSAS.

MIS HERMANAS ,VIRI Y ROSY A QUIENES DESEO DEDICAR CON CARÍÑO ESTE LOGRO.

A MIS AMIGOS : SILVIA SANDOVAL, ROSA MARIA CRUZ Y VICTOR ROSAS , AMIGOS INCONDICIONALES , COMPAÑEROS DE GENERACIÓN Y DE LECCIONES EN LA VIDA.

A MIS COMPAÑEROS DE CONSORCIO EJECUTIVO JURÍDICO S.C. EN ESPECIAL A TODOS AQUELLOS CON LOS QUE HE FORMADO EQUIPO , QUE ME HAN APORTADO CONOCIMIENTOS PARA EJERCER LA CARRERA.

A TODAS AQUELLAS PERSONAS QUE SIGNIFICARON UN CAMBIO EN MI VIDA . PROFESORA GLORIA GURROLA , ALFREDO GALLEGOS , LA FAMILIA HEVERT HERNÁNDEZ , MAGGIE DEL ANGEL , GABY TORRES , ANTONIO ARCE , LAURA MEJIA , CITLALLI , A QUIENES DEDICO RESPETUOSAMENTE ESTE TRABAJO

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES

ACATLAN

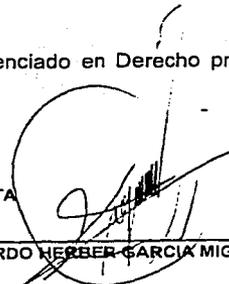
LA HIPOTECA MARITIMA .CONTEMPLADA A LA LUZ DE LA LEY DE NAVEGACION DE 1994. SU IMPORTANCIA Y CONTRIBUCION A LA MARINA MERCANTE.

Trabajo de tesis que para obtener el titulo de Licenciado en Derecho presenta
EDGARDO HERBER GARCIA MIGUEL

ASESOR


LIC. JOSE ARTURO ESPINOSA RAMIREZ

TESISTA


EDGARDO HERBER GARCIA MIGUEL

MEXICO D.F.
2001

I N D I C E

INTRODUCCION	3
I ANTECEDENTES	
1.1 Definición Marina Mercante	5
1.1.2 Importancia Marina Mercante en el desarrollo económico de un país	7
1.1.3. Condición de la Marina Mercante Nacional	8
1.2 Crédito Marítimo	
1.2.1 Definición de Crédito	9
1.2.1.1 . Crédito en General	10
1.2.1.2. Definición de Crédito Marítimo	10
1.3. Importancia del Crédito Marítimo	10
1.4 .Antecedentes del Crédito Marítimo	11
1.5 Privilegios Marítimos	12
1.5.1 El orden de los Privilegios Marítimos	15
1.5.2 Importancia de los Privilegios Marítimos	17
II. LA HIPOTECA Y SU HISTORIA	
2.1 La Hipoteca	19
2.1.1 Definición de Hipoteca	19
2.1.2 Naturaleza Jurídica	20
2.1.3 Elementos del Derecho Real de Hipoteca	20
2.2. Importancia de la Publicidad para la existencia de la Hipoteca	21
2.3 La Hipoteca Marítima	23
2.3.1 Definición de Hipoteca Marítima	23
2.3.2 Naturaleza Jurídica de la Hipoteca Marítima	24
2.3.3 Elementos de la Hipoteca Marítima	26
2.3.4 Naturaleza Jurídica del Buque	27
2.3.5 La razón por la que no se contempla a la prenda como figura jurídica idónea para regular a los buques	28
2.3.6 Orden de Preferencia en relación a otros acreedores	29
III PUBLICIDAD Y ORDEN DE PREFERENCIA	
3.1 El Registro Público Marítimo	32
3.2 Mecanismos de Actuación	34
3.3 Importancia del Registro Público	37
3.4 La Hipoteca... ¿debe de estar fuera o dentro de los privilegios ?	40
3.5 La Hipoteca...¿debe de ser preferente a otros privilegios marítimos ?	42

IV.- LA HIPOTECA A TRAVES DE LAS DIFERENTES LEGISLACIONES

4.0 Antecedentes de la Hipoteca Naval en las Ordenanzas de Bilbao	48
4.1 La Hipoteca Naval conforme al Código de Comercio de 1884	51
4.2 La Hipoteca Naval conforme al Código de Comercio de 1889	53
4.3 La Hipoteca Naval conforme a la Ley de Navegación y Comercio de 1963	56
4.4 La Hipoteca Naval conforme a la Ley de Navegación de 1994	58
4.5 La Hipoteca Conforme a el Código Civil	63

V. PROPUESTAS.

5.1 Modificación artículos 80 y 90 de la Ley de Navegación	65
5.2 Replanteamiento de los Privilegios Marítimos	69
5.3 Sustitución de la Garantía de los Privilegios Marítimos con otras figuras jurídicas.	72
CONCLUSIONES	77
BIBLIOGRAFIA	80

ANEXOS

INTRODUCCION

La República Mexicana, con la inmensidad de sus litorales y con la posibilidad de tener una hegemonía en los mares, resulta que es un país que cuenta con una Marina mercante decadente e insuficiente.

La misma idiosincrasia nacional desprecia su potencial marítimo y desprecia también el desarrollo y formas de vida del mar.

Quizá es algo deliberado, quizá, nunca nos hemos fijado como meta la posibilidad de basar nuestro desarrollo económico, político y cultural, tomando como cimiento a las riquezas marinas y por ende, la posibilidad de explotar nuestra envidiable posición geográfica.

La intención de abordar el estudio de una figura jurídica como lo es la Hipoteca Naval, es la de plantear una alternativa real a las casi ilimitadas posibilidades de explotación de nuestros puertos, partiendo de las facultades que nuestra actual ley nos proporciona.

Para obtener el resultado que busca esta investigación, abordaremos en el primer capítulo el estudio de algunas figuras relativas a la hipoteca naval, como lo son los conceptos de marina mercante, el crédito en sentido amplio, el crédito marítimo así como la importancia del crédito marítimo y de la marina mercante en nuestro país.

En el segundo capítulo se precisará el concepto de hipoteca, estudiando su naturaleza jurídica, sus elementos, además de abocarnos en la situación de los ordenes de preferencia y la importancia de la publicidad de la figura como elemento formal de existencia, cuestiones que se tratarán con el propósito de iniciarnos en el tema de la hipoteca naval, pues no obstante la figura en estudio, deriva de su homóloga civil, ambas son distintas por lo que será necesario establecer las características de cada una de ellas por separado, tratando de encontrar similitudes y la razón por la que la hipoteca naval es la figura jurídica que regula la situación de una garantía en relación a los buques y no la prenda; como es sabido, la figura de la prenda es, por lo general exclusiva de los bienes muebles y la hipoteca es asociada con los bienes inmuebles.

La última parte del capítulo segundo versara sobre el orden de preferencia de un acreedor en una hipoteca naval, que es uno de las circunstancias que motivaron la investigación del presente trabajo.

Estos primeros capítulos versaran sobre el estado de la figura dentro del marco jurídico vigente.

Para el capítulo tercero observaremos una institución de vital importancia para la existencia y el desarrollo de la figura tema de este trabajo: El Registro Público Marítimo Nacional. Como se desprenderá de lo establecido en ese capítulo, comprobaremos la importancia del Registro como "coadyuvante" en el otorgamiento de créditos, pues al manejarse una información confiable de forma oportuna y ágil, y con ello satisfacer la demanda de información tanto de las instituciones otorgantes de crédito, como los posibles adquirentes de buques sobre el estado real de los buques, así mismo el Registro Público garantizará la seguridad en la información que custodia, garantizando la oportunidad en el Registro de las inscripciones de gravámenes o cualquier tipo de acto jurídico que este relacionado con el régimen jurídico del buque.

Con lo manifestado en los primeros puntos de este tercer capítulo en conjunción con lo visto en los capítulos que anteceden, observaremos que dadas las condiciones de la figura de la hipoteca naval y siempre bajo la opinión del suscrito, podría existir una confusión entre los privilegios marítimos y la figura de estudio; esto se deriva del trato favorecedor que se da a los privilegios marítimos en relación a la hipoteca naval.

El capítulo cuarto se dedica a realizar una reseña de la hipoteca naval dentro de las legislaciones previas, tales como las Ordenanzas de Bilbao, los Códigos de Comercio de 1884 y 1889, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, el Código Civil Vigente hasta concluir con la Ley de Navegación de 1994. Con esta reseña apreciaremos las condiciones que tuvo y tiene la hipoteca naval en mencionadas legislaciones y en el caso concreto del Código Civil, observaremos que la condición de la hipoteca civil es muy diferente de la hipoteca naval.

Nuestro último capítulo será la conclusión de este trabajo, en el que retomando lo visto a lo largo del mismo, expondremos - con toda la humildad del mundo - lo que consideramos es una de las posibles alternativas de solución al problema de la insuficiencia de buques o carencia de los mismos.

Se de antemano que el problema que se aborda en el trabajo no es sencillo de solucionar y lo que modestamente sugerimos como "una posible solución" no es mas que un alternativa, que dependerá de la conjunción de otros factores, por ejemplo: el político, el económico, el cultural, entre otros.

Esta tesis busca explorar una alternativa poco ortodoxa y lo planteado en la misma es el eco de otras ideas que se han expresado por diversos catedráticos de Derecho Marítimo, con los que de forma muy modesta, deseamos colaborar con las ideas que se expresan en este trabajo de tesis.

Y finalmente, se espera contribuir con una idea a esta figura de la hipoteca naval.

CAPITULO I ANTECEDENTES

1.1 Definición de Marina Mercante.

Para adentrarnos en el estudio del tema que se plantea en la presente tesis, es necesario empezar con la precisión de ciertos conceptos básicos, mismos que será necesario comprender.

"Buque proviene de la voz celta "buc" , hueco grande o hueco por dentro".¹

BUQUE .- De acuerdo a la definición planteada por el maestro RAUL CERVANTES AHUMADA , es " ...un bien mueble , compuesto de elementos diversos (casco , máquinas, anclas, velas en su caso, etc) y que esta destinado a la navegación ."²

Para el maestro Rodolfo González Lebrero,³ la voz celta "buc" significa "...magnitud, tamaño; en términos generales podemos aceptar que histórica y etimológicamente representa capacidad interna, hueco ..."

Finalmente, el Maestro González Lebrero concluye que buque es : "...cualquier construcción flotante destinada a la navegación , vale decir , que debe tratarse de un objeto construido según normas técnico-navales..."

Por otro lado, la LEY DE NAVEGACION DE 1994, establece en su artículo 2º que :

EMBARCACION .- " Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y navegación."

De lo anterior se desprende lo siguiente: Un buque es cualquier objeto que navegue, es decir, que cubra el propósito de realizar el acto trasladar objetos y personas a través de una superficie de agua, o por debajo de esta misma superficie.

Es importante resaltar que este concepto puede abarcar demasiados artefactos que no son necesariamente el concepto buque a que se refiere el presente trabajo.

¹ DELICH . Pedro . " Derecho de la Navegación Marítima , Aeronáutica y Espacial". Universidad Nacional de Cordoba . Argentina 1994., pag.129

² CERVANTES Ahumada . Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México 1977, página 447.

³ GONZALEZ . Lebrero Rodolfo, " Manual de Derecho de la Navegación" Ediciones de Palma, Buenos Aires, 1979, páginas 109 y 110.

Por ello, parto de la asimilación que dicho concepto es el de "objeto que realice la acción de navegar, a través o por debajo de una superficie de agua", el cual aunque simple, es sencillo de entender.

*El buque " es un patrimonio de afectación común o comunidad viajante, como consecuencia de la solidaridad que existe entre el buque, la carga y todos los interesados en la expedición marítima."*⁴

Por otro lado, el Profesor Jorge A. Vargas, cita la siguiente definición : " *Por buque debe de entenderse desde un punto de vista jurídico y no material, un bien mueble , compuesto de diversos elementos físicos, tales como casco, máquinas, cubierta, bodegas, ancla etc, todo lo cuál constituye una unidad apta para la navegación, que es a lo que esta destinado.*"⁵

No obstante todo lo anterior, el concepto de buque puede estar todavía incompleto, por ello, el Doctor José Eusebio Salgado y Salgado⁶, considerando que el concepto esta falto de elementos propone que " Buque es todo tipo de embarcación que opera en el medio marino, fluvial o lacustre. Incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industrial, pesca, remolque u otro fin".

Concepto bien amplio que nos determina finalmente el concepto de buque.

Ahora bien algunos conceptos básicos para el desarrollo del presente trabajo los contiene, el 2º de la Ley de Navegación de 1994, y define que :

MARINA MERCANTE MEXICANA : " El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas, y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos".

COMERCIO MARITIMO.- " La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación."

NAVEGACION.- " La actividad que realiza una embarcación para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados ".

⁴ DELICH, Pedro. Op cit.página 129.

⁵ VARGAS, Jorge A., " Terminología sobre derecho del Mar", Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México .página .

⁶ SALGADO Y Salgado José Eusebio, " El Nuevo Concepto del Buque" en la Revista " Pemex Lex. Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos ", Número 79-80, Enero-Febrero 1995, Página 40.

VIAS GENERALES DE COMUNICACIÓN POR AGUA.- " El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas, y esteros navegables , los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y sus afluentes que también lo sean.

La interpretación que para este trabajo se hará del concepto "MARINA MERCANTE será en base a la Ley de Navegación de 1994, a la cuál le denominaremos como "el conjunto de embarcaciones mexicanas, que se dedican al Comercio Marítimo, al traslado de objetos y personas en las superficies lacustres, marinas, pluviales, vasos, lagunas y sus afluentes dentro y fuera del territorio nacional."

1.1.2 Importancia Marina Mercante en el desarrollo económico de un país.

Entre las múltiples razones por las que un país no solo tiene el derecho sino la necesidad de contar con una marina mercante nacional, pueden citarse las siguientes, tomadas de la Conferencia del Sr Enrique Rojas G. Director General de Transportación Marítima Mexicana, en 1969⁷:

1. Los barcos nacionales, no solo constituyen un símbolo de soberanía de un país, sino un instrumento de su comercio nacional y de su comercio exterior.
2. Una flota nacional es motivo de ahorro de divisas cuando se sirve a propios y de ingreso de éstas cuando se prestan servicios a extranjeros.
3. Constituye una importante fuente de trabajo, ya que da origen a la ocupación de un número considerable de personal tanto a bordo de los barcos como en tierra.
4. Al desarrollarse la marina mercante nacional, se crean industrias conexas que también dan ocupación de mano de obra para la reparación de las embarcaciones y al incrementarse la participación en el tráfico requiriendo mayor número de unidades, originarán la creación y desarrollo de astilleros para la construcción de barcos, con las ventajas que esta industria representa no solo en la ocupación de mano de obra, sino en la manufactura en el país de numerosas partes destinadas a equipar las embarcaciones que se construyen.
5. Un país, debe de contar con su propia flota mercante para poder obtener beneficios en el costo de los fletes de los productos que elabore y gracias a ello, expandir sus exportaciones y reducir el costo de sus importaciones.
6. La marina mercante es un auxiliar de la marina de guerra, pues como ya sabemos, por la amplitud de nuestros litorales, es difícil que la marina de guerra pueda fácilmente dar cobertura a la vigilancias de las costas y en general de las aguas nacionales.

⁷ ROJAS G. Enrique " El Transporte Marítimo en México" . en MEMORIA. Seminario Sobre utilidad y Servicios de la Marina Mercante Nacional., México , Comité de Importaciones del Sector Público, 1969, Páginas 22 a 24.

7. Se evita depender de una flota extranjera para el comercio marítimo nacional e internacional, evitándose con ello los riesgos potenciales de un desabasto del transporte, si por cuestiones políticas o de emergencia, no se contara con barcos propios al verificarse una eventualidad que ocasionara el traslado de los buques extranjeros a otro país.

8. Al contar con una marina mercante propia, el país puede controlar aspectos como la seguridad, tarifas y con ello, fortalecer una competencia interna en el aspecto marítimo que redundará en beneficio de ahorro interno y captación de recursos adicionales.

Los aspectos que se mencionan, no son limitativos, son quizá los que más saltan a la vista. Es indudable que el desarrollo de un país encuentra sustentado, en el desarrollo de sus industrias y evidentemente, en el desarrollo de una marina mercante.

1.1.3. Condición de la Marina Mercante Nacional.

Es de conocimiento general, que la marina mercante no ha alcanzado un desarrollo óptimo y que a excepción de los buques de PEMEX, son contadas las naves mercantes con bandera mexicana.

El Dr. Eusebio Salgado y Salgado ^a, en su monografía "Derecho Marítimo", ilustra:

Evolución de la flota mercante mexicana en los últimos diez años ^a

Años	Unidades TRB (% estatal)	b	Edad promedio (años)	Tonelaje en const. (% astill.Nacionales)
1985	97	1,341 748(56)	12.3	170 000 (71)
1986	97	1,316 480(58)	11.8	224 456 (61)
1987	89	1,215 170(64)	11.3	234 504 (53)
1988	90	1,177 148(69)	11.4	188 026 (36)
1989	98	1,192 959(68)	10.9	79 598 (84)
1990	92	1,114 971(77)	12.1	52 560 (76)
1991	63	1,006 307(81)	12.4	33 200 ()
1992	58	884 074(83)	13.9	12 600 ()
1993	58	868 644(85)	15.2	90 000 ()
1994	53	819 862(86)	15.6	151 350 ()

^a Los datos son proporcionados hasta el 1 de enero de cada año.

^b TRB Tonelaje de Registro Bruto, es decir la capacidad cúbica total del buque, comprendida entre el plan hasta la cubierta superior y de todas las superestructuras cerradas. Los buques que aquí se citan son de más de 1 00 TRB, ya que se dice son los buques económicamente viables. *Enciclopedia General del Mar, "Tonelaje", Ediciones Gasruga, Barcelona, 1968, p 626*

* Fuente *La marina mercante iberoamericana*, 1994, Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. Buenos Aires, 1994, p 144

^a SALGADO y Salgado, José Eusebio, "Derecho Marítimo", Editorial Mc Graw Hill, México 1999, página 17.

1.2 Crédito Marítimo

1.2.1 Definición de Crédito.

Dada la importancia del crédito para el desarrollo de la marina mercante, es necesario retomar éste concepto y definirlo. Se han realizado diversos conceptos a dicho término, la palabra Crédito viene del latín *creditum*, que significa tener confianza, tener fe en algo, para el maestro Miguel Acosta Romero, crédito es: " *...la transferencia de bienes que se hace en un momento dado por una persona a otra para ser devueltos a futuro , en un plazo señalado y generalmente con el pago de una cantidad por el uso de los mismos. Es de aclarar que el crédito no solo puede otorgarse en dinero, sino también en especie y en la posibilidad de disposición del dinero*" ⁹

De lo anterior podemos observar que para el maestro Acosta Romero, el crédito existe con los siguientes elementos:

- a) Existencia de bienes .
- b) Transferencia de los bienes o su disposición.
- c) El titular de los bienes.
- d) Un sujeto beneficiario de los bienes.
- e) Una temporalidad establecida.
- f) La obligación de restituir los bienes mencionados.

Sin embargo, en relación al tema es necesario observar los siguientes conceptos:

Para el maestro Raúl Cervantes Ahumada, en el crédito no solo es la confianza la característica principal del mismo, ya que se puede otorgar el crédito a una persona en la que hay "... ausencia de confianza (como cuando se da dinero a un comerciante para que salga de una situación angustiosa , y , como no se confía en él, se le nombra un administrador para su empresa, caso frecuente en la vida bancaria). ¹⁰

Tal y como lo apreciamos, en la acepción de dicho concepto debemos ser cuidadosos, pues el mismo abarca situaciones diferentes y para el tema de la presente tesis, es necesario ahondar un poco mas en dicho concepto.

⁹ ACOSTA Romero, Miguel, "Derecho Bancario", Editorial Porrúa, México 1978., página 295.

¹⁰ CERVANTES Ahumada, Raúl " Títulos Y Operaciones de Crédito", Editorial Herrero, México 1979; páginas 207 y 208.

Como lo razona el maestro Cervantes Ahumada, " *La noción jurídica de crédito rebasa la noción vulgar que ve en el fenómeno de crédito el elemento esencial de la confianza . En el plano estrictamente jurídico, la confianza no es el elemento determinante del crédito . Habrá negoció de crédito, jurídicamente, cuando el acreditante traslade al acreditado un valor económico y el acreditado aplace la contraprestación que le corresponda.* "11

1.2.1.1 Crédito en General

De los conceptos anteriormente tratados, entendemos que el crédito será la prestación en dinero, servicios o en especie a una persona denominada Acreditante otorga a otra persona que denominaremos Acreditado, con la condición de que dicha prestación sea devuelta posteriormente, ya sea en una sola exhibición o en varias en un periodo de tiempo que ambas partes pacten.

1.2.1.2 Definición de Crédito Marítimo.

Podemos considerar al Crédito Marítimo como aquel cuya función es la de procurar el desarrollo, fortalecimiento y financiamiento de la empresa marítima.

En donde con toda seguridad es pacífica la doctrina es en sostener que las figuras vinculadas al crédito naval - como quiera que éste se denomine - no tienen únicamente la pretensión de hacer posible una o varias expediciones marítimas, sino tiene como finalidad tanto el mantenimiento permanente como la renovación constante de las flotas mercantes de las naciones".¹²

1.3. Importancia del Crédito Marítimo.

Las circunstancias actuales de nuestro país, obligan a buscar fuentes alternas de financiamiento, distintas de los presupuestos otorgados por el gobierno federal. Basta observar los datos consignados en el presente trabajo en su capítulo "Condición de la Marina Mercante Nacional".

Además de lo anterior, los presupuestos otorgados por el gobierno federal, no suelen ser suficientes y a lo más, están destinados ya sea a su marina de guerra o bien a el mantenimiento o fortalecimiento de los buques de Petróleos Mexicanos o excepcionalmente de algún buque de investigación.

¹¹ CERVANTES Ahumada , Raúl " Derecho Marítimo ", Editorial Herrero , México 1977, pagina 875.

¹² GONZALEZ . Rodolfo " citado por JOSE DAVID ENRIQUEZ ROSAS . "EL BUQUE " Universidad Panamericana - UNAM, México 1998, página 407.

El maestro Cervantes Ahumada consideraba que : " El fomento de nuestra marina está requiriendo de un sistema de crédito especializado, que opere ágil y efectivamente." ¹³

Así mismo, como es de conocimiento general, nuestro gobierno federal se esta preocupando por suprimir los subsidios, considerando la entrada de capital privado a diversos sectores considerados como prioritarios o estratégicos.

La importancia de este crédito consiste en que aplicado convenientemente, en el caso de nuestra marina mercante, podrá suplir la inmediata necesidad de recursos de la empresa marítima mexicana, fortaleciéndola y preparándola para ser competitiva.

1.4 Antecedentes del Crédito Marítimo.

Los antecedentes de los créditos marítimos se encuentran en :

1) El Código de Hamurabi (2500 a. C.) que reglamentó el préstamo a la gruesa aventura.

Cito al maestro Cervantes Ahumada, quién en su libro ¹⁴ cita a su vez a Valin, Comentarador de la Ordenanza de Marina, con la siguiente definición:

"El préstamo a la gruesa aventura es un contrato por el cuál el prestamista , en consideración a que perderá la suma prestada si la cosa sobre la cuál el hizo el préstamo perece por caso fortuito, es autorizado a estipular un interés o provecho extraordinario, para el caso de que la cosa arribe a buen puerto."

El préstamos a la gruesa podía recaer sobre el buque o sobre la mercancía transportada.

2) En el derecho británico , la figura anterior tomo el nombre de *bottomry* , el cuál es " el convenio mediante el cuál el representante del buque, en la mayoría de los casos, el capitán, en circunstancias de emergencia y necesidad y faltándole dinero o medios de financiamiento, ofrece en garantía el buque para obtener fondos y facilitar la continuación del viaje y concluir el mismo en condiciones de seguridad. Cuando lo que se afectaba no era el buque sino la carga, la nominación cambiaba a *respondentia* " ¹⁵

¹³ CERVANTES Ahumada, Op. Cit. Página 875 y 876.

¹⁴ Ibidem. Página 876.

¹⁵ RAY , Domingo citado por JOSE DAVID ENRIQUEZ ROSAS , "EL BUQUE " Universidad Panamericana - UNAM. México 1998. Página 466.

Para que dicho crédito fuera ejecutado, era necesario observar los siguientes requisitos:

- a) Que la garantía haya sido dada en circunstancias de necesidad .
- b) Que no haya ninguna otra alternativa para obtener crédito o financiamiento.
- c) Que este sujeto al riesgo de que si el viaje no tiene éxito no se debe satisfacer el crédito.¹⁶

El préstamo a la Gruesa fue asimilado en nuestra legislación en los códigos de comercio de 1854 y 1889, el cuál en su artículo 794, dice :

"ARTICULO 794. Se reputara préstamo a la gruesa á la gruesa o a riesgo marítimo, aquel en que, bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y del premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro."¹⁷

3) También del COMMON LAW, las figuras *mortgage* y el arrendamiento financiero o *leasing*, son antecedentes de los créditos marítimos.

1.5 Privilegios Marítimos

El privilegio es una disposición contenida por la ley que favorecerá a un acreedor con situación preferente sobre un concurso de acreedores.

Privilegio es definido en el Manual Jurídico Abeledo Perrot como: *"Es el derecho dado a un acreedor, exclusivamente por la ley, sin que medie convención a tal efecto, para ser pagado con preferencia a otro acreedor"* ¹⁸

Para el maestro Cervantes Ahumada, el privilegio marítimo es "... un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios, para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación."¹⁹

Ahora bien, el concepto Privilegio es un término civil , considerado en nuestro Código Civil en el capítulo III DE ALGUNOS ACREEDORES PREFERENTES SOBRE DETERMINADOS BIENES, en sus artículos 2993, 2994, 2995, 2996, 2997 y 2998.

¹⁶ ENRIQUEZ Rosas .Op Cit 1998, página 466.

¹⁷ CODIGO DE COMERCIO de 1889.

¹⁸ GARRONE, José Alberto. Manual Jurídico Abeledo Perrot. Buenos Aires 1989, página 157.

¹⁹ CERVANTES Ahumada , Raúl " Derecho Marítimo ". Editorial Herrero . México 1977, pagina 877.

El artículo 2993 del citado ordenamiento, establece un orden de preferencia para acreedores, los cuáles son:

I. La deuda por gastos de salvamento, con el valor de la cosa salvada;

II. La deuda contraída antes del concurso, expresamente para ejecutar obras de rigurosa conservación de algunos bienes , con el valor de estos ; siempre que se pruebe que la cantidad prestada se empleó en esas obras.

III. Los créditos a que se refiere el artículo 2644, con el precio de la obra construida ;

IV. Los créditos por semillas , gastos de cultivo y recolección , con el precio de la cosecha para que sirvieron y que se halle en poder del acreedor;

V. El crédito por fletes, con el precio de los efectos transportados, si se encuentran en poder del acreedor;

VI. El crédito por hospedaje, con el precio de los muebles del deudor que se encuentren en la casa o establecimiento donde está hospedado ;

VII. El crédito del arrendador, con el precio de los bienes muebles embargables que se hallen dentro de la finca arrendada con el precio de los frutos de la cosecha respectiva si el predio fuese rústico ;

VIII. El crédito que provenga del precio de los bienes vendidos y no pagados, con el valor de ellos, si el acreedor hace su reclamación dentro de los sesenta días siguientes a la venta, si se hizo al contado, o del vencimiento, si la venta fue a plazo.

IX. Los créditos anotados en el Registro Público de la Propiedad, en virtud de mandamiento judicial, por embargos, secuestros o ejecución de sentencia, sobre los bienes anotados y solamente en cuanto a créditos posteriores.

Posterior a ello, el CAPITULO IV del Código en Cita, de los **ACREEDORES DE PRIMERA CLASE**, en su artículo 2994, menciona que una vez que se hayan pagado los anteriores créditos, se pagarán los contenidos en este numeral y son:

I. Los gastos judiciales comunes, en los términos que establezca el Código de Procedimientos ;

II. Los gastos de rigurosa conservación y administración de los bienes concursados;

III. Los gastos de funerales del deudor, proporcionados a su posición social , y también los de su mujer e hijos que estén bajo su patria potestad y no tuviesen bienes propios;

IV. Los gastos de la última enfermedad de las personas mencionadas en la fracción anterior, hechos en los últimos seis meses que precedieron al día del fallecimiento ;

V. El crédito por alimentos fiados al deudor para su subsistencia y la de su familia , en los seis meses anteriores a la formación de concurso ;

VI. La responsabilidad civil en la parte que comprende el pago de los gastos de curación o de los funerales del ofendido y las pensiones que por concepto de alimentos se deben a sus familiares . En lo que se refiere a la obligación de restituir, por tratarse de devoluciones de cosa ajena, no entra en concurso, y por lo que toca a las otras indemnizaciones que se deban por delito, se pagarán como si se tratara de acreedores comunes de cuarta clase.

Los acreedores de segunda clase se encuentran contenidos a partir del artículo 2995, considerándose de la siguiente forma:

I. Los créditos de las personas comprendidas en las fracciones II, III y IV del artículo 2935 que no hubieren exigido la hipoteca necesaria;

II. Los créditos del erario que no estén comprendidos en el artículo 2980 y los créditos a los que se refiere la fracción del artículo 2935, que no hayan sido garantizados en la forma allí prevenida;

III. Los créditos de los establecimientos de beneficencia pública o privada.

Los acreedores de tercera clase son establecidos por el artículo 2996 :

Satisfechos los créditos de los que se ha hablado anteriormente, se pagarán los créditos que consten en escritura pública o en cualquier otro documento auténtico.

Finalmente, los acreedores de cuarta clase se mencionan en el artículo 2997, que dice:

" Pagados los créditos enumerados en los capítulos que preceden, se pagarán los créditos que consten en documento privado."

Por último, en el artículo 2998 se establece que: "Con los bienes restantes serán pagados todos los demás créditos que no estén comprendidos en las disposiciones anteriores. El pago se hará a prorrata y sin atender a las fechas ni al origen de los créditos.

Hasta aquí se ha reseñado el orden que se deberá tomar en cuenta en obligaciones de carácter eminentemente civiles y a continuación se reseñará el orden de los privilegios marítimos, que finalmente es parte primordial del presente trabajo.

1.5.1 El orden de los Privilegios Marítimos.

De acuerdo a la Ley de Navegación, publicada en el Diario Oficial de la Federación de fecha 4 de enero de 1994, los privilegios marítimos sobre las embarcaciones se encuentran constituidos de la siguiente forma:

"Artículo 80. Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los demás acreedores , según el orden siguiente:

"I" Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación , en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. "Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

III. "Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

IV. "Los créditos a cargo de la de la embarcación , derivados del uso infraestructura portuaria , señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ; y

V. "Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación , distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

"Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores."

El orden referido , corresponde a la actual Ley de Navegación que entró en vigor en el año de 1994, durante el sexenio del Presidente Carlos Salinas de Gortari.

Como se desprende del primero de los privilegios enumerados, en él se garantiza que el aspecto social - laboral será primero en orden de preferencia.

El segundo privilegio al referirse al aspecto de indemnización por lesiones corporales, inferimos que la lesión "moral" queda excluida.

Por lo que hace al tercer privilegio, el concepto "salvamento" unifica los conceptos que contenía la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 sobre Asistencia y Salvamento.

Finalmente en el cuarto y quinto privilegios, se refieren el uno a al pago de los derechos de uso de puerto y el otro se refiere al pago de las indemnizaciones que se tengan que cubrir por razón de los daños ocasionados por el uso del buque.

Ahora bien, el artículo 81 del mismo ordenamiento, contiene la siguiente disposición:

"Art 81 .- Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, solo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravaran a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho."

De lo que se desprende, que los privilegios contenidos por el artículo 80, específicamente los contenidos por las fracciones II y V, serán posteriores al "privilegio" establecido en el artículo 81.

Por lo tanto, debemos considerar al contenido de dicho artículo como un "privilegio preferente", ya que si se da el supuesto establecido, " Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la Contaminación..." desplazara los privilegios ya mencionados.

Además de los ya citados, se tienen otros privilegios, mismos que se refieren únicamente a la embarcación.

El artículo 84 de la Ley de Navegación , contempla lo siguiente:

"Artículo 84. Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

"I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción d la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre ;

"II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación ; y

"III. Los créditos del constructor o del reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación : El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

"El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad."

Es decir, ahora tenemos privilegios exclusivos sobre la embarcación que se encuentra en construcción o reparación, y que como tal, es difícil hablar de los privilegios enumerados en los artículos previos, pues la embarcación si esta en construcción o reparación, no tendrá porque considerar a sus trabajadores como preferentes, de indemnización o de uso de instalaciones portuarias, pues las mismas no las utilizara.

Se extinguirán los privilegios marítimos, si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un año, contado a partir del momento en que esos sean exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo de la embarcación. (artículo 82).

1.5.2 Importancia de los Privilegios Marítimos.

¿Cuál es la importancia de los Privilegios Marítimos?

En nuestra legislación sobre la materia, los encontramos mencionados en los artículos 80, 81 y 84 de la Ley de Navegación, los mismos han quedado mencionados en el punto que antecede y de su lectura se desprende la importancia de los mismos, pues es imprescindible que se reglamenten los tipos de derecho y el lugar en preferencia respecto del buque y su entorno, con el propósito de reglamentar el mecanismo bajo el cuál se van a ejercitar esos derechos bajo los supuestos que la letra de los mismos artículos refieren.

Ahora bien, autores como el Profesor José Enríquez Rosas ²⁰, considera que la incorporación del legislador mexicano sobre la reglamentación de los Privilegios Marítimos en la Ley de Navegación de 1994, observa una similitud con las disposiciones contenidas en la misma materia por el *Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de 1993* y la misma es considerada por dicho autor como acertada.

No obstante lo anterior, el propio autor aclara que dicho convenio, no es aplicable a la legislación mexicana, pues México aún no es parte del convenio mencionado.

²⁰ ENRIQUEZ Rosas Op Cit. Página 437.

Ahora bien, un autor español, el profesor José Antonio Alvarez Caperochipi²¹, considera que *"El crédito sin título público es un alma en pena... esta casi casi condenado... primero se tiene que vestir (documento) para poder participar del banquete de boda (el patrimonio del deudor). El sistema crediticio sin duda se pretende fundar en la justicia objetiva, pero éste es un segundo momento, es el lujo del sistema causal y del procedimiento ordinario, el primer momento (el de la oponibilidad del rango y de la ejecución singular o concursal) es el de la ordenación formal del crédito mismo, ahí no hay ni causa ni justicia, solo hay título público. El ordenamiento jurídico otorgará al acreedor innumerables ocasiones para que se vista decentemente (elevación a escritura pública, inscripción, embargo, etc...) la justicia ordinaria esta presente en la situación normal de la vida del crédito, pero...en cuanto se presente el conflicto (insolvencia, ejecución o concurso), con algunas excepciones notables , solo se tienen en cuenta reglas formales del sistema".*

Para el maestro José Enriquez Rosas, los privilegios marítimos *"sobre las embarcaciones otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los demás acreedores "*.

Con lo anterior se desprende, que la importancia de los privilegios se encuentra en la forma de resolver la preferencia de un derecho respecto de otro en una situación particular y en la mayoría de las veces, una situación no prevista. (Accidentes, Naufragios, abordajes, entre otros).

²¹ ALVAREZ Caperochipi , José Antonio, "El Registro de la Propiedad y el Sistema de Preferencias Crediticias" , Editorial Comares. Granada 1995, página 136.

II. LA HIPOTECA Y SU HISTORIA

2.1 La Hipoteca.

2.1.1 Definición de Hipoteca.

Comenzaremos con la definición de hipoteca contenida en nuestra actual legislación, específicamente en el artículo 2893 del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia común, y para toda la República en materia Federal, el cuál dice que :

"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.

Por derecho real, el maestro GUTIERREZ Y GONZALEZ ²²escribió: *"el Derecho real es el poder jurídico que se ejerce, directa e inmediatamente sobre una cosa, para obtener de ella el grado de aprovechamiento que le autoriza su título legal al que ejerce el poder, y es oponible erga omnes."*

Para el maestro Rafael de Pina, "La palabra hipoteca tiene varias acepciones, sirviendo para significar la cosa hipotecada, el derecho de acreedor en ella y el acto o contrato en cuya virtud se constituye".²³

Por el contrario, el maestro Ramón Sánchez Medal, define a la hipoteca como "Contrato por el que el deudor o un tercero concede a un acreedor el derecho de realizar el valor de un determinado bien enajenable, sin entregarle la posesión del mismo, para garantizar con su producto el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago. Suele llamarse "constituyente" de la hipoteca al deudor o tercero que la establece".²⁴

De lo anterior entendemos que el derecho real es aquel derecho que se nos otorga para ejercerlo sobre el objeto del que somos legítimamente acreedores en virtud ya sea de una concesión sobre el mismo o bien porque somos los legítimos propietarios, por lo tanto este derecho creará un vínculo de derecho entre nosotros y el objeto o cosa

²² GUTIERREZ y González . Ernesto "El Patrimonio :El Pecuniario y el Moral .Derecho de la Personalidad", Editorial Porrúa, México 1995., página 212.

²³ DE PINA Rafael. " Elementos de Derecho Civil Mexicano", Editorial Porrúa, . Vol 4to, 1961, Página 276.

²⁴ SANCHEZ Medal, Ramón , " De los Contratos Civiles ", Editorial Porrúa, México 1984, página 415.

2.1.2 Naturaleza Jurídica

La naturaleza de la hipoteca, al ser considerada como un derecho real, le permite constituirse sobre bienes *muebles e inmuebles*.

El titular del derecho real de hipoteca no tiene la tenencia de la cosa, pues la misma la conserva el propietario de la cosa.

El derecho real de hipoteca solo puede extinguirse hasta que sea liquidado el crédito o la obligación que garantiza, por lo que solo hasta que se haga constar la extinción de la obligación o crédito por la cuál se haya constituido, se podrá liberar de ese derecho real a la cosa. Es decir, la hipoteca es *indivisible*.

Por último, para que el derecho real de hipoteca pueda ser oponible a terceros, se deberá de inscribir. " La hipoteca no tiene efecto si no se hace pública"²⁵

2.1.3 Elementos del Derecho Real de Hipoteca.

Se procurará realizar un estudio de lo elementos de este derecho real para lo cuál, se dividirá en:

Elementos Personales.

Concurren el Acreedor hipotecario y el Deudor Hipotecario. El último constituirá a favor del primero el derecho real de hipoteca, como garantía en el cumplimiento de una obligación de pago.

Elementos Formales.

El elemento formal es fundamental para la constitución de ésta. Veamos por que:

La hipoteca debe constituirse mediante un documento escrito, de no hacerse así, es materialmente imposible *inscribirla* en el Registro Público y acudiendo a la práctica, un Notario no podría establecer *la forma* en que la hipoteca ha de ser inscrita, ni los términos en que se ha de extinguir. De igual manera, el Registro Público para poder inscribirla en el respectivo folio real, ha de necesitar el *testimonio* de que el acto al que se le va a dar publicidad este plasmado por escrito con *las formalidades* que la ley prescribe.

²⁵ BERLINGIERI, Francesco cita el Código Civil Italiano "Derecho Marítimo", Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina., página 96.

Finalmente, para dar la publicidad ante terceros, se deberá tener la *constancia* de que el acto publicado se elaboró conforme a derecho.

Por último debemos considerar como elemento formal a la *publicidad* ya que sin ella, "la hipoteca no tiene efecto si no se hace pública".²⁶

Elementos Reales.

Son aquellos mediante los que se garantizará el derecho real, es decir, *la cosa* y aquellos con los cuáles se detentará el derecho real de hipoteca, es decir *los créditos*.

La cosa se refiere, en el caso del presente trabajo, del buque o artefacto naval que garantizará el crédito obtenido, pero genéricamente se habla del objeto en el que se constituirá el gravamen y que constituirá la garantía.

Los elementos Reales y Formales serán tratados en el punto 2.3.1." Elementos de la Hipoteca Marítima."

2.2 Importancia de la Publicidad para la existencia de la Hipoteca.

Como se decía en puntos anteriores, es un requisito formal para la existencia de la hipoteca, pues sin dicha publicidad es imposible dar una seguridad al Acreedor hipotecario si no se hace pública, de otra manera, ¿quién le garantiza a éste la circunstancia de que el deudor hipotecario se abstendrá de constituir una o varias veces mas hipoteca sobre el mismo bien, si a éste no se le ha publicado la obligación que garantiza?

"En efecto, se ha observado por un lado que la hipoteca preexiste a la inscripción, ejercitar determinados derechos derivados de la hipoteca como tal no tiene razón para existir en la relación entre el acreedor y el deudor, explicándose solo frente a terceros, de manera que la inscripción constituye el elemento necesario para que la hipoteca pueda cumplir su función".²⁷

El maestro español, José Antonio Alvarez Caperochipi,²⁸ ya fue citado con la frase: "El crédito sin título público es una alma en pena... esta casi casi condenado ..."

²⁶ BERLINGIERI Op cit. Página 96.

²⁷ BERLINGIERI . Op cit. Página 96

²⁸ ALVAREZ Caperochipi, José Antonio, "El Registro de la Propiedad y el Sistema de Preferencias Crediticias". Editorial Comares. Granada 1995, página 136.

El maestro Joaquín Garrigues ²⁹ considera que :

"La publicidad material del Registro de buques tiene, a semejanza de la publicidad del Registro Inmobiliario, un alcance limitado: la inscripción no tiene efectos constitutivos para adquirir la propiedad del buque, sino que es el modo de adquirirla en perjuicio de tercero....En cambio, en materia de hipoteca la inscripción tiene efectos constitutivos del derecho real".

Por último, el maestro Berlingieri ³⁰ escribe lo siguiente:

" No cabe duda, por lo tanto, que el efecto de la publicidad hipotecaria es mayor que aquel atribuido a la transcripción de los actos relativos a la propiedad . Sin embargo, la circunstancia de que la publicidad sea necesaria para la eficacia del acto frente a los demás acreedores no es suficiente para atribuirle naturaleza constitutiva, por cuanto se trataría siempre de publicidad requerida para la eficacia del acto frente a terceros y no de publicidad requerida para su existencia".

No obstante lo anterior, considero que si bien es cierto que no es un requisito formal, dada la naturaleza de la eficacia en la publicidad del acto, en este caso, la constitución de un derecho real, es de vital importancia la existencia de la publicidad de dicho acto, pues en todo caso no sería oponible a terceros.

Por lo tanto, es cierto que la publicidad no sea un requisito que da existencia a la hipoteca, y considero que si no es *infaltable* como elemento en la constitución de la misma es *imprescindible* para dar vida y eficacia a dicho acto.

²⁹ GARRIGUES, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Porrúa, México 1998, página 547.

³⁰ BERLINGIERI, Francesco Op Cit. Página 100.

2.3 La Hipoteca Marítima.

2.3.1 Definición de Hipoteca Marítima

De la lectura del capítulo VII de la Ley de Navegación Vigente, refiriéndose a la Hipoteca Marítima, solo establece en sus artículos 90, la forma en que se podrá constituir la hipoteca sobre buques, el orden de inscripción y la forma en que ha de darse la cancelación de la misma; el artículo 91 refiere el lugar de preferencia que observa la hipoteca respecto a otros acreedores, situación que se abordará al final del presente capítulo; el artículo 92 refiere los supuestos que han de verificarse si hay deterioro o pérdida de la embarcación; el artículo 93 se refiere a la limitación de gravar un buque hipotecado y finalmente, el artículo 94 menciona la prescripción de la acción hipotecaria que es de tres años, en fin, de los artículos dedicados a esta figura en la Ley de Navegación, no se encuentra algún concepto que defina a la Hipoteca Marítima o Naval, motivo por el cual, se utiliza para este trabajo la definición que hace el Código Civil Vigente, el cual en su artículo 2893 dice:

"La hipoteca es una garantía real constituida sobre bienes que no se entreguen 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."

El autor José David Enríquez Rosas³¹, cita al maestro Osvaldo Blas, con la siguiente definición de Hipoteca Naval: *"La hipoteca Naval es un derecho real de garantía sobre un buque, que continúa en poder del deudor del crédito, con los caracteres genéricos que derivan de las normas pertinentes del derecho civil y las específicas del derecho de la navegación."*

Por lo que para efectos del presente trabajo partiremos de la anterior concepción, entendiendo que efectivamente la hipoteca tiene el carácter de un derecho real y que como tal, es oponible a terceros, que el buque será el bien hipotecado y que éste será la garantía del cumplimiento de un contrato principal, en el que el crédito con garantía hipotecaria sea garante.

³¹ ENRIQUEZ Rosas Op Cit. Página 451.

2.3.2 Naturaleza Jurídica de la Hipoteca Marítima.

Entendemos que Hipoteca Marítima se refiere a un contrato de garantía hipotecaria sobre un buque, y como tal, garantizará una obligación principal, generalmente el crédito es por la construcción del buque o para financiar la actividad navegatoria y éste garantizará el cumplimiento de la misma.

Algunos autores establecen la existencia de diferentes tipos de hipoteca, tales como la "voluntaria", "la legal" o "judicial"³² y en el caso del maestro Gutiérrez y González³³ "hipoteca necesaria" o "legal".

Es necesario abundar, que generalmente nos referimos a la figura de la hipoteca como "crédito Hipotecario", lo cuál es necesario aclarar para asimilar la figura jurídica en comento.

No existe el tal "crédito hipotecario", pues " NO HAY CREDITOS HIPOTECARIOS, SINO MUTUOS O PRESTAMOS GARANTIZADOS CON DERECHO REAL DE HIPOTECA"³⁴.

Ahora bien, partiendo de que consideramos que la figura hipoteca es un derecho real, y que para la existencia de la misma, depende de la existencia de otro acto -un contrato de mutuo - jurídico en el que desempeñará un papel de garantía, a través de ese derecho real de hipoteca que es oponible a terceros, mediante la publicidad de ese acto, formalizada por escrito e inscrita en un Registro para tal efecto.

La figura de hipoteca es relacionada generalmente con los inmuebles, pero en el caso de los buques que son bienes muebles, se podría considerar que la figura no es la hipoteca sino la prenda.

"Pero la naturaleza peculiar del buque ha planteado siempre la duda entre la prenda y la hipoteca como formas de garantía real aplicable al buque"³⁵.

Tal duda proviene de la existencia de la división establecida entre los bienes muebles y en relación a los mismos el derecho de prenda; los inmuebles y el derecho de hipoteca por otro lado.

³² BELTRAN Montiel, Luis, " Curso de Derecho de la Navegación ", 6ta Reimpresión , Editorial Astrea, Buenos Aires 1992, página 149.

³³ GUTIERREZ y González , Op. Cit Página 503.

³⁴ IBIDEM . Página 504.

³⁵ GARRIGUES, Joaquin , Op. Cit. Página 538.

El buque es eminentemente un bien mueble. La forma mediante la que se determinó que el derecho de hipoteca debería regular al buque será materia de estudio del presente trabajo en el capítulo 2.3.2 "La razón por la que no se contempla a la prenda como figura jurídica idónea para regular a los buques".

Para el autor José Enriquez Rosas ³⁶ la figura de la hipoteca naval, puede ser sometida a una doble normatividad legislativa : la iuscivilista y iusmaritimista, "con lógica preeminencia de las normas del derecho de la navegación, toda vez que constituyen normas de excepción por derogar o modificar las conducentes del derecho común sobre la figura *in genere*; por lo que las reglas iuscivilista adquieren respecto a sus correlativas un carácter complementario.

El maestro Rafael Rojina Villegas, consideró que "La Hipoteca Naval sobre embarcaciones mercantes está reglamentada por el Código de Comercio y constituye una operación exclusiva y esencialmente mercantil.. " ³⁷ Lo anterior tiene su fundamento en el artículo 75 del Código de Comercio, en su fracción XV que estipula

"ARTICULO 75. La ley reputa actos de comercio:

"XV. Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior."³⁸

Ahora bien, entendiendo la acepción de hipoteca con la figura de Contrato de Hipoteca Naval, su naturaleza se encuentra regida tanto por el Derecho Mercantil, El Derecho Marítimo y finalmente, en el Derecho Civil.

La reflexión anterior, tiene semejanza con la transcrita del autor José David Enriquez Rosas, al considerar que la Hipoteca Naval, puede ser sometida a una doble normatividad legislativa : la iuscivilista y iusmaritimista, considerándose en este trabajo, que el primer cuerpo normativo que la figura de la Hipoteca Naval tiene que observar es el cuerpo de leyes marítimas, siendo la Ley de Navegación de 1994, y a lo no contenido, el Código de Comercio y finalmente, la legislación Civil.

³⁶ ENRIQUEZ Rosas, José David. Op. Cit., página 444.

³⁷ ROJINA Villegas, Rafael " Derecho Civil Mexicano", Tomo Sexto, "Contratos" Volumen II, Editorial Porrúa México 1980, Página 541.

³⁸ CODIGO DE COMERCIO en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México, 2000, Página 10.

2.3.3 Elementos de la Hipoteca Marítima.

Se considera la existencia de tres tipos de elementos: a) Los Personales; b) Los Formales y c) Los Reales.

Para efectos del presente trabajo tomaremos en consideración dicha clasificación.

a) Elementos Personales.

Se entienden como elementos personales a los sujetos activos en dicha figura legal, tales como el acreedor hipotecario, el deudor hipotecario

Ambas personas, deben contar con la capacidad para obligarse, en el caso del Deudor Hipotecario, debe ser propietario de la cosa o tenga autorización para realizar el acto de constituir hipoteca.

b) Elementos Formales.

El contrato por el que se constituye hipoteca, deberá ser siempre por escrito, esto es, protocolizado ante un fedatario público, ya que como se decía en puntos anteriores, la hipoteca naval, tiene que acudir a su reglamentación a la legislación civil, y las reglas para la constitución de una hipoteca civil, de acuerdo a los artículos 2919, 2925, 3005, 3007 3042 del Código Civil.³⁹

En el caso del artículo 2919 del ordenamiento en cita, establece que la hipoteca para establecer efectos contra terceros, necesitará siempre de registro. En el mismo sentido, pero agregando que la obligación hipotecaria es susceptible de ser modificada, siempre y cuando se inscriba.

El artículo 3005 del mismo código, indica que documentos son los que son susceptibles de ser inscritos; el artículo 3007 establece que los documentos que sean registrables y no se registren, no producirán efectos en perjuicio de tercero y finalmente el artículo 3042 del ordenamiento sustantivo civil, establece que actos son registrables en el Registro Público de la Propiedad.

Finalmente el artículo 90⁴⁰ de la Ley de Navegación establece que la hipoteca sobre embarcación o artefacto naval, deberá constar en instrumento ante notario o corredor públicos e inscribirse y cancelarse en el Registro Público Marítimo Nacional.

³⁹ CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL en "Agenda Civil 2000", Ediciones Fiscales ISEF S.A.,

⁴⁰ LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil". Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 27.

c) Elementos Reales

La existencia del buque o artefacto naval .

El autor José David Enriquez Rosas ⁴¹ considera que además del bien, como elemento real, se debe de considerar al crédito susceptible de ser garantizado por la hipoteca, como elemento real.

En el artículo 90 de la Ley de Navegación, menciona que no solo se constituye hipoteca sobre el buque construido, sino que se podrá constituir sobre el buque que se encuentra en construcción.

2.3.4 Naturaleza Jurídica del Buque.

Al inicio del presente trabajo, se presentó un concepto de buque, que obedecía tanto a la acepción técnica , como a la jurídica, concluyéndose finalmente con el concepto aportado por el Doctor José Eusebio Salgado y Salgado, que concluye que " Buque es todo tipo de embarcación que opera en el medio marino, fluvial o lacustre. Incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industrial , pesca, remolque u otro fin".

Ahora bien, el buque, de acuerdo al maestro Raúl Cervantes Ahumada, es parte de la empresa marítima, que a su vez la define como "una universalidad de hecho, esto es, un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada....y esta universalidad de hecho que es la empresa puede comprender, en su seno, otras universalidades, como son los buques." ⁴²

La ley de Navegación, en su artículo 16, establece que el Naviero o Empresa Naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o mas embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal.

Del contenido del artículo que antecede, se desprende que existen como elementos del Naviero o Empresa Marítima: El Naviero o Armador; el operador, que se entiende no solo es el capitán sino su tripulación y finalmente los buques.

⁴¹ ENRIQUEZ Rosas Op Cit. Página 447.

⁴² CERVANTES Ahumada, Raúl. " Derecho Marítimo ", Editorial Herrero . México 1977. Páginas 821 y 822.

Para el maestro Cervantes Ahumada, los elementos de la empresa marítima son: El empresario, las personas que prestan a la empresa su trabajo, como el capitán, tripulación, personal administrativo, el personal auxiliar, como los agentes marítimos y finalmente los buques.⁴³

2.3.5 La razón por la que no se contempla a la prenda como figura jurídica idónea para regular a los buques.

Se comenzará el contenido del presente apartado con lo dispuesto por el artículo 90 de la Ley de Navegación, que establece que " se podrá constituir hipoteca de una embarcación o artefacto naval..", pero la pregunta es ¿por que hipoteca?.

Para responder a la anterior pregunta, deseo transcribir las siguientes consideraciones elaboradas por el Maestro Rafael Rojina Villegas, que establecen:

*"El caso de la hipoteca naval, como hipoteca de cosa mueble, ha sido materia de una excepción expresa en aquellos regímenes conforme a los cuales la hipoteca puede constituirse sobre inmuebles, en virtud de que la prenda con entrega real de la embarcación, sería económicamente muy perjudicial para el deudor o constituyente de la garantía, ya que la finalidad consiste en permitirles que sigan disfrutando de la nave y al propio tiempo que ésta constituya una garantía real, eficaz y segura para el acreedor."*⁴⁴

Ahora bien, lo anterior permite que el buque genere los recursos con los cuáles se ha de pagar el crédito que se encuentra garantizando, lo que de otra forma, sería imposible de realizar.

El maestro Joaquin Garrigues considera que:

*" En el derecho moderno la mayoría de las legislaciones opta por el procedimiento de sustituir la tradición del buque (sea real, sea fingida o per chartain), que era inherente a la constitución del derecho real de prenda por una inscripción en un registro público. De este modo se consiguen, sin necesidad del desplazamiento de la posesión, los mismos efectos de publicidad que la posesión implica. En definitiva, la inscripción de la prenda del buque representa un sistema de contrapublicidad: la publicidad de la posesión, que sigue adscrita al deudor, es contrarrestada por la publicidad registro, que hace saber a todos los terceros la situación de prenda en que el buque se encuentra."*⁴⁵

⁴³ CERVANTES Ahumada Raúl. Op Cit. Página 821.

⁴⁴ ROJINA Villegas. Rafael Op. Cit Página 545.

⁴⁵ GARRIGUES , Joaquin , Op. Cit Página 539.

El autor José David Enríquez Rosas, estima que "Bien sabemos que la estructura iuscivilista del común de las legislaciones hace que el buque, como bien mueble que es, sea incompatible con la aceptación de la hipoteca. Sin embargo...la concepción tradicional ha venido mutando desde el siglo XIX por una causa económica muy válida: permitir que la cosa mueble sobre la cuál se ha constituido una garantía pueda continuar en el poder del deudor al igual que ocurre en el caso de los inmuebles hipotecados."⁴⁵

Las consideraciones anteriores, demuestran el porque de la excepción de la normatividad respecto de la denominada hipoteca naval, y en el presente trabajo se considera que la figura de hipoteca naval, permite tener un manejo estricto de la situación jurídica del buque, cuando se ha de constituir un gravamen, posibilitando al propietario del mismo, no solo disfrutar del objeto, sino que a través de él, obtener los recursos para liquidar el crédito del que su buque es garantía.

Los requisitos que se han de cubrir para constituir la hipoteca sobre un buque, permite darle seguridad al Acreedor Hipotecario y con ello, se podrá estimular la inversión privada - para el caso, de las Instituciones de crédito - en el incremento de las flotas con la construcción de buques con los avales bancarios o de los acreedores hipotecarios que se tratén.

2.3.6 Orden de Preferencia en relación a otros acreedores.

De acuerdo a la Ley de Navegación , que en su artículo 91, establece que

" El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de esta ley, y tendrán preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación o artefacto naval."

De lo anterior se desprende que el gravamen de hipoteca naval, tendría entre el SEXTO o SEPTIMO LUGAR, después de los privilegios marítimos, que en forma literal son los siguientes:

"1. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

⁴⁵ ENRIQUEZ Rosas Op Cit Página 450.

"II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

"III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

"IV. Los créditos a cargo de la de la embarcación , derivados del uso infraestructura portuaria , señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ; y

"V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación , distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

"Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores."

Además de lo anterior, el sexto o séptimo lugar a que se refiere el presente trabajo, será atendiendo a que no obstante expresamente no lo contiene ningún artículo de la Ley de navegación, debe de considerarse a los créditos fiscales, por lo que ese sexto o séptimo lugar, sería para la hipoteca que sea inscrita en primer lugar, es decir, aún se debe de atender al orden de inscripción que se verifique en el Registro Público Marítimo Nacional, pues pueden existir otros acreedores hipotecarios.

Como se aprecia, es inevitable que exista un "enfrentamiento" entre los privilegios contenidos por el artículo 80 de la Ley de Navegación y el derecho real de hipoteca naval contemplado en el artículo 90 del mismo ordenamiento.

Como el mismo artículo 91 de la mencionada Ley, establece que la hipoteca "pasará inmediatamente" después de los privilegios del artículo 80, por lo que es de concluirse que la posición de la Hipoteca no es del todo "privilegiada", como su condición lo podría suponer.

En el caso de la Hipoteca Civil, el Acreedor Hipotecario juega una posición mas ventajosa, ya que solo deberá preocuparse de que la constitución de hipoteca se verifique en primer lugar y solo podrá ser desplazada de su primerísimo lugar de preferencia por los créditos fiscales, y de existir, por créditos adeudados a los trabajadores.

Lo anterior, de conformidad a los artículos del Código Civil Vigente en el Distrito Federal, el artículo 2980 que establece la preferencia de los adeudos fiscales, el numeral 2981 que establece que los acreedores hipotecarios y pignoratícios no requieren de entra en concurso para hacer el cobro de sus créditos; el artículo 2989 que establece que los trabajadores no requieren de entrar en concurso para que se les paguen los créditos que se les adeudaren y finalmente el artículo 2985 establece que los bienes hipotecados o dados en prenda, se pagarán primero los gastos del juicio, después los gastos de conservación de los bienes, posteriormente los gastos de seguros de los inmuebles y finalmente los créditos hipotecarios, de lo que se desprende:

1) Adeudos Laborales.

2) Adeudos Fiscales.

3) Orden del artículo 2985, que incluye el pago a los créditos hipotecarios, por lo que se aprecia una mejor posición de la hipoteca civil respecto de la hipoteca naval, además es de considerarse que las preferencias mencionadas, no necesariamente han de verificarse, pudiendo mejorar aún mas la posición de la hipoteca civil.

Por lo que respecta a la hipoteca naval, los privilegios contenidos por el artículo 80 de la Ley de Navegación, es eventual que algunos de ellos desaparezcan, pues los privilegios contenidos en las fracciones I que se refiere a los Sueldos de la marinería; fracción IV que se refiere a usos de infraestructura portuaria y los contenidos por la fracción V, referidos a indemnización de daños en la carga del buque o en los efectos de los pasajeros, son frecuentes por la naturaleza del funcionamiento del buque, de lo que se desprende que con suerte, un acreedor de una hipoteca naval, podrá estar en un cuarto o quinto lugar.

Como es fácil apreciar, no es raro que no se favorezca al crédito naval, pues en tanto su posición no mejore, será difícil que las instituciones de crédito se aventuren a otorgar créditos con semejantes garantías.

Y por lo tanto, será también venturado considerar el crecimiento de una flota mercante en nuestro país.

III PUBLICIDAD Y ORDEN DE PREFERENCIA

3.1 El Registro Público Marítimo

Establecido por el artículo 14 de la Ley de Navegación, mismo que establece que:

"La Secretaría tendrá a su cargo el Registro Público Marítimo Nacional, en el cual se inscribirán:

I. "Los certificados de las matriculas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos;"

II." Los contratos de adquisición , enajenación, o cesión , así como los actos constitutivos de derechos reales , traslativos o extintivos de propiedad , sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos , los que deben de constar e instrumento otorgado ante notario o corredor públicos;"

III. "Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;"

IV." Los contratos de construcción de embarcaciones en México, o de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;"

V. "Las embarcaciones extranjeras incorporadas al programa de abanderamiento;"

VI." Los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores , para cuya inscripción bastará acompañar copia de sus estatutos sociales o acta de nacimiento, según corresponda; y "

VII. "Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria , cuando la ley exija dicha formalidad."

"Los actos y documentos que conforme a esta ley deban reglamentarse y no se registren , solo producirán efectos entre los que los otorguen ; pro no podrán producir perjuicio a terceros , el cuál si podrá aprovecharlos en lo que le fueran favorables . no requerirán de inscripción los actos y documentos relacionados con las embarcaciones menores y artefactos navales que establezca el reglamento respectivo."

"La Secretaría establecerá una sección especial, en el Registro Público Marítimo Nacional, para la competitividad de las embarcaciones mexicanas, que se inscriban para dedicarse exclusivamente al transporte marítimo internacional."

"La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones, se establecerán en el Reglamento respectivo."

Tal es el precepto que regula la existencia del Registro Público Marítimo Nacional, el cual, tal y como lo dice el mismo artículo, deberá realizar las inscripciones relativas a la vida jurídica de los buques o artefactos navales.

La Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, considera que:

"El Registro Público Marítimo Nacional, es una institución pública registral, cuyo servicio presta el Estado a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a las personas físicas y morales que tengan interés legal en asegurar el derecho a inscribir cualquier acto jurídico previsto por el artículo 14 de la Ley de Navegación"⁴⁷

De acuerdo a la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, el Registro Público Marítimo, cuenta con información histórica de 1980 a la fecha.⁴⁸

El origen del Registro data de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de Noviembre de 1963 y en tanto se expedía su reglamento, se llevó como un libro auxiliar del Registro de Comercio.⁴⁹

Mediante el Registro Público Marítimo Nacional, se busca dar seguridad jurídica en el manejo de la información respecto de⁵⁰:

- Traslación de la propiedad de las embarcaciones (y otros bienes inscritos).
- Constitución, declaración, transmisión, modificación o extinción de los gravámenes que las afecten.
- Identificación Jurídica de quienes participan en el comercio marítimo.

⁴⁷ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante, " Modernización del Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información. Diciembre de 2000.

⁴⁸ Ibidem.

⁴⁹ FLAMENCO Reyes, Graciela Lic. " Conferencia sobre el Registro Público Marítimo Nacional ". Mayo de 2000.

⁵⁰ Idem.

3.2 Mecanismos de Actuación.

El Registro Público Marítimo Nacional, atento a lo dispuesto por el artículo 37 del Reglamento de la Ley de Navegación establece que:

"Art. 37. La Secretaría integrará el Registro con una oficina central en el Distrito Federal y con oficinas locales en los puertos que determine mediante acuerdo."

Actualmente, El Registro Público Marítimo Nacional, cuenta con las Oficinas Centrales en la ciudad de México, Oficinas Locales en los Puertos del Golfo y con Oficinas Locales en Puertos del Pacífico.⁵¹

Estas se encuentran ubicadas de la siguiente forma⁵²:

Golfo y Caribe.

1. Tampico, Tamaulipas.
2. Veracruz, Veracruz.
3. Coatzacoalcos, Veracruz.
4. Ciudad del Carmen, Campeche.
5. Progreso, Yucatán.
6. Puerto Juárez, Quintana Roo.

Pacífico.

7. La Paz, Baja California Sur.
8. Ensenada, Baja California.
9. Guaymas, Sonora.
10. Mazatlán, Sinaloa.
11. Manzanillo, Colima.
12. Lázaro Cadenas, Michoacán.
13. Salina Cruz, Oaxaca.

Central

- 14 México D.F.



En relación al procedimiento de inscripción de los buques, estos se verifican, mediante los siguientes requisitos⁵³:

⁵¹ Idem.

⁵² Para mejor comprensión, observar mapa de distribución de las oficinas del Registro Público Marítimo que se agrega en los anexos.

⁵³ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante, "Modernización del Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información, Diciembre de 2000. Además Investigación de Campo.

1. Solicitud.

2. Original o copia certificada del documento a inscribir y dos copias simples de:

- Acta de nacimiento, en caso de persona física, como empresa naviera.
- Acta o bases constitutiva, en caso de persona moral, como empresa naviera.
- Oficio de Baja Expedido por la Dirección General de Marina Mercante.
- Certificado de Matricula.
- Testimonio Público que contenga el Contrato en Español (Debe presentarlo apostillado si es extranjero o en su caso Protocolizado y Traducido al Español)
- Certificado del Testimonio Notarial donde conste el Gravamen.
- Certificado del Testimonio Notarial donde conste la cancelación del gravamen.
- Resolución o Providencia de orden Judicial. (En su caso).

Una vez que se cuente con los documentos que anteriormente se señalan, deberán de ingresarse en la ventanilla única del Registro Público Marítimo, pagando los derechos que corresponda.

El formato de solicitud, contiene, entre otros, los siguientes apartados ⁵⁴:

a) Datos del solicitante y en su caso, del Representante Legal del mismo, debiendo contener: Nombre, domicilio, teléfono, Registro Federal de Contribuyentes.

b) Si se es Persona Física, se deberá indicar si se acompaña el Acta de Nacimiento o si es Empresa Naviera, se deberá de indicar que se acompaña el Acta Constitutiva de la misma.

c) Se deberá indicar el nombre de la embarcación, el número de matricula, señal distintiva de llamada, si es que existe, el Puerto de Matricula.

d) Tipo de Inscripción, que pueden ser :

- Matricula.
- Baja.
- Orden Judicial o Administrativa.
- Contrato.
- Gravamen.
- Cancelación de Gravamen.
- Anotación Preventiva.

La solicitud deberá ir firmada por el solicitante y se sellará la misma..

⁵⁴ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante. "Formato de Solicitud de Tramite". Además Investigación de Campo.

Ahora bien, en términos del artículo 8º, fracción I de la Ley de Navegación, es función del Capitán de Puerto el abanderamiento de buques y la matriculación de los mismos, por lo que la matrícula otorgada por la Capitanía de Puerto en donde se haya abanderado y matriculado el buque, deberá ser registrada en el Registro Público Marítimo, además, el Reglamento de la Ley de Navegación⁵⁵ contempla el procedimiento de abanderamiento 25º al 29º y matriculación en los artículos 5º al 21º .

El Reglamento de la Ley de Navegación, en su artículo 41, contempla diversos tipos de folios :

- Marítimos. Relativos a la inscripción de buques y artefactos navales.
- Empresas. Relativos a la inscripción de navieros sean personas físicas o morales.
- Programa de abanderamiento. Relativos a la inscripción de buques y artefactos navales extranjeros que se obtendrán pabellón nacional o los que se encuentren bajo reparaciones y procedan de otro país. .
- Especiales relativos a la inscripción de buques que se dediquen al tráfico internacional.

En el caso de los folios marítimos y de empresas, de conformidad al artículo 43 del ordenamiento citado, se elaborarán por duplicado, uno quedará en la oficina local en donde se realizó el trámite (cualquiera de las 13 oficinas ubicadas en el Pacífico o en el Golfo y Caribe) y otro ejemplar se enviara a la Oficina central para su custodia y conservación.

Los estándares de servicio ⁵⁶, a la elaboración del presente trabajo son:

Inscripciones Persona física	2 días.
Inscripciones Persona moral	15 días.
Baja de Embarcación	1 día.
Inscripciones de Matrícula	1 día.
Inscripciones de contrato	2 días.
Inscripciones de gravamen	2 días.
Cancelación de gravamen	2 días.
Inscripción de Orden Judicial	2 días.

⁵⁵ REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000.
⁵⁶ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante. " Inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información, Diciembre de 2000. Además Investigación de Campo.

Investigación en Folios ⁵⁷.

Este trámite consiste en la verificación directa de los folios Marítimos en los libros del Registro Público Marítimo.

Actualmente se están automatizando los Folios Marítimos, de manera que cualquier persona que tenga interés en conocer la información contenida en un folio, basta con que sepa el número del mismo, se acude a las oficinas del Registro Público Marítimo, se requisita una forma de control interno del Registro y se da acceso sea al libro o al software, realizándose la búsqueda de acuerdo al folio proporcionado.

En caso de que el interesado desee obtener constancia de la información consultada, se realiza el pago de derechos y se expide la información consultada con una certificación del Registro Público Marítimo de que la información expedida es fiel a la existente en el mismo.⁵⁸

3.3 Importancia del Registro Público .

La importancia del Registro Público Marítimo Nacional, consiste en que por su naturaleza es un medio de control, de identificación de los buques, de seguridad jurídica y como tal es un importante factor dentro de lo que es la infraestructura operativa de la marina mercante.

El autor Luis Beltran Montiel, considera que ⁵⁹ :

"Por publicidad se entiende, en derecho, un conjunto de formalidades tendientes a informar sobre un determinado hecho, acto o situación jurídica. Tiene por finalidad asegurar la certeza de los derechos, a través de mecanismos que posibiliten el conocimiento de las relaciones o estados jurídicos a que se refieren. La publicidad actúa en un doble sentido: negativo, al impedir que se oponga a terceros todo aquello que no sido debida y legalmente publicitado , y positivo , al generar una presunción de conocimiento por parte de terceros , respecto de los hechos o actos que han sido dados a publicidad. "

.....

⁵⁷ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante, " Modernización del Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información, Diciembre de 2000. Además Investigación de Campo.

⁵⁸ COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante, " Modernización del Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información, Diciembre de 2000. Además Investigación de Campo.

⁵⁹ BELTRAN Montiel Luis , " Curso de Derecho de la Navegación 6ta Reimpresión., Editorial Astrea, Buenos Aires 19992. Página 127

" En efecto la denuncia de la propiedad de los buques permitía controlar la nacionalidad de los adquirentes...

"Por vía de la publicidad se ejercita una vigilancia política sobre la participación del capital extranjero en la propiedad naval; el cumplimiento de los recaudos para ejercer el derecho de dominio sobre los buques; la idoneidad de las personas físicas o jurídicas, vinculadas a la actividad naviera."

El maestro Francesco Berlingieri⁶⁰, escribió:

"Entonces, la circunstancia de que todos los efectos de la hipoteca, sin excepción ni limitación alguna, estén subordinadas a la ejecución de la publicidad, es de por sí elemento suficiente para atribuirle a la publicidad naturaleza de elemento constitutivo de la especie "

Para el maestro Rafael Rojina Villegas, estas eran las razones que justificaban la especialidad de la hipoteca naval⁶¹:

" El caso de la hipoteca naval , como hipoteca de cosa mueble, ha sido materia de una excepción expresa en aquellos regímenes conforme a los cuales la hipoteca solo puede constituirse sobre inmuebles, en virtud de que la prenda con entrega real de embarcación, sería económicamente muy perjudicial para el deudor o constituyente de la garantía, ya que la finalidad consiste en permitirles que sigan disfrutando de la nave y al propio tiempo que ésta constituya una garantía real, eficaz y segura para el acreedor. Por este motivo bien sea bajo el nombre de hipoteca, como dice nuestro Código de Comercio o con el de "prenda naval ", que emplea el artículo 1259 del Código Civil alemán, se ha considerado desde el punto de vista jurídico económico, que la garantía real constituida sobre las embarcaciones debe sujetarse al mismo régimen que el de las hipotecas, en cuanto a que no exista una de posesión de la cosa y pueda el constituyente de la garantía continuar disfrutándola, así como por lo que se refiere al sistema de publicidad a través de la inscripción del gravámen en el Registro Público, que puede ser especial, como sucede en Alemania, o bien para que las embarcaciones mercantes, el registro general de comercio, como ocurre en México."

⁶⁰ BERLINGIERI, Francesco "Derecho Marítimo ". Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina., página 100.

⁶¹ ROJINA Villegas, Rafael " Derecho Civil Mexicano", Editorial Porrúa, Tomo VI . Contratos, Volúmen II , México 1980, Página 545.

Para el autor José David Enriquez ⁶²

"El sistema de publicidad naval mexicano, congruente con su tradición latina, ha tenido una base fundamental de derecho privado, pero a través de sus formalismos y procedimientos registrales, la administración pública ha alcanzado al propio tiempo sus finalidades publicistas. Así, si bien el origen de nuestra publicidad naval, regulada originalmente por nuestro Código de Comercio ha tenido cierto carácter iusprivatista es imposible desvincular el interés del Estado en cumplir con su función de otorgar seguridad en el tráfico jurídico de los particulares."

Para el desarrollo del presente trabajo, la función del Registro es esencial para el otorgamiento de un crédito, ya que de la eficacia en la obtención de la información del estado que guarda un buque, mediante la investigación que de manera directa puede realizar cualquier acreedor en los folios marítimos y que determinará si un buque es o no susceptible de garantizar el crédito solicitado.

Tal conclusión la sentamos con base a la lógica práctica, pues una institución de crédito no otorgará un préstamo a un naviero o empresa naviera, que aunque tenga diversos buques, los mismos se encuentren gravados por otro acreedor.

Ahora bien además de ser una fuente de información eficaz, la misma deberá significar una seguridad jurídica, pues de esa forma, da certidumbre al inversionista o al acreedor hipotecario, pues al contar con un mecanismo de registro - publicidad ágil y confiable, podría estimular a las diversas instituciones bancarias o de inversión pública, ya que el Acreedor Hipotecario al sentirse seguro tanto en la información que le proporcionaron para justificar el otorgamiento, como de la inscripción del gravamen que dará a su derecho real la posibilidad de ejercerse, en el orden que corresponda, podrá estimular el otorgamiento de créditos con garantía hipotecaria

⁶² ENRIQUEZ Rosas, José David. Op Cit Página 377.

3.4 La Hipoteca... ¿debe de estar fuera o dentro de los privilegios ?

En los anteriores capítulos, se determinó tanto el concepto de hipoteca marítima como el de privilegio marítimo, tomando las siguientes definiciones de una como de otro para realizar un comparativo:

Privilegio es definido en el Manual Jurídico Abeledo Perrot como: *"Es el derecho dado a un acreedor, exclusivamente por la ley, sin que medie convención a tal efecto, para ser pagado con preferencia a otro acreedor"* ⁶³

El autor José David Enriquez Rosas⁶⁴, cita al maestro Osvaldo Blas, con la siguiente definición de Hipoteca Naval: *"La hipoteca Naval es un derecho real de garantía sobre un buque, que continúa en poder del deudor del crédito, con los caracteres genéricos que derivan de las normas pertinentes del derecho civil y las específicas del derecho de la navegación."*

De lo anterior se desprende que un privilegio es un *derecho de preferencia* y mientras tanto, la hipoteca naval tiene la categoría de *derecho real*, ahora bien, los privilegios son *preferentes* a la hipoteca, en razón del artículo 91 de la Ley de Navegación, pues dice " El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerado en el artículo 80 de esta ley...", motivo por el cuál, la pregunta obligada sería, si la hipoteca es un *derecho real*, ¿no se presupone que como tal goza de preferencia sobre cualquier otro acreedor?

El maestro Gutiérrez y González ⁶⁵ consideró que :

"El código civil de 1928 regula siete diversos derechos reales a saber: propiedad, usufructo, uso, habitación, servidumbre, hipoteca y prenda . Pues bien, atendiendo a la tenencia o disposición de la cosa sobre la cual recaiga el derecho real, es que se le clasifica en derecho real principal llamado también de primer grado y derecho real accesorio o de segundo grado".

⁶³ GARRONE, José Alberto, Manual Jurídico Abeledo Perrot, Buenos Aires 1989, página 157.

⁶⁴ ENRIQUEZ Rosas Op Cit. Página 451.

⁶⁵ GUTIERREZ y González , Ernesto Op. Cit página 213.

El autor Sabino Ventura Silva ⁶⁶ establece que en el derecho romano:

"Después de la venta, el acreedor hipotecario tiene derecho de pagarse con preferencia a todos los demás acreedores."

Por último, nuestro Código Civil vigente, en su artículo 2981 , establece que: "Los acreedores hipotecarios y los pignoratícios no necesitan entrar en concurso para hacer el cobro de sus créditos."

Con todos estos antecedentes, llegamos a la conclusión de que el derecho real de Hipoteca sobre un bien, es preferente, entendiéndolo preferente la circunstancia de que se ha de pagar, en caso de incumplir la obligación principal de pago, con el bien en el que se constituyó en garantía, motivo por el cual, otros acreedores, pueden "formarse " para ser pagados, después de que se haya satisfecho la deuda, en el supuesto de que se pagara con la entrega de la cosa gravada con hipoteca o bien, con el producto de la venta de la misma. Entendemos que la circunstancia de que otros acreedores concurren para ser pagados obedece a que el deudor en ocasiones solo contará con un solo bien, y que de este tendrá que pagar TODAS las obligaciones que tenga pendientes, pero finalmente si el único bien que existe, es el que se gravó con una hipoteca, será preferente en el pago aquel a favor de quien fue constituida la misma.

En el caso de la Hipoteca Marítima en nuestro país, por ley, se encuentra en orden de preferencia, después de los privilegios marítimos, lo que de inmediato nos sugiere que automáticamente la hipoteca no puede ser considerada dentro de los privilegios marítimos, aunque por convenir al desarrollo de esa figura, podría convenir que se encontrara considerada dentro de los mismos.

El Doctor Eusebio Salgado y Salgado ⁶⁷ menciona al respecto :

" Respecto a la reforma publicada en el Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1982, relativa a la hipoteca marítima , nuevamente encontramos graves errores de técnica jurídica, según nos lo dice Esquivel Avila en su obra citada, así la hipoteca naval pasó del 7º al 8º lugar dentro de los privilegios marítimos, aclarando de que se trata no ya de un crédito con garantía real."

⁶⁶ VENTURA Silva Sabino, "Derecho Romano" . Editorial Porrúa, México 1997, página 261 .

⁶⁷ SALGADO y Salgado José Eusebio, " La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX , Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Edición Especial. Marzo de 1998. página 9.

Esta referencia nos ilustró en el sentido de la hipoteca, fue contenida como privilegio marítimo en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de Noviembre de 1963,⁶⁸ en el artículo 116, en su fracción VII, y por ende, en orden de preferencia, esto será abordado mas adelante. El caso es, si la Hipoteca debiera estar o no dentro de los privilegios, considerándose que atendiendo a la naturaleza jurídica de cada uno, no puede estar contenida la hipoteca marítima dentro de los privilegios, pues aquella es un derecho real cuya fuente de existencia es un contrato privado y de aquellos su preferencia y su origen están determinados por la ley, recalcando que solo para efectos de estimular el crecimiento de la Institución hipotecaria naval, debiera estar contenida como parte de los privilegios, pues nuestra legislación favorece mas a los privilegios que a la hipoteca marítima.

3.5 La Hipoteca...¿debe de ser preferente a otros privilegios marítimos ?

Con lo tratado en el capítulo que antecede, llegamos a la siguiente pregunta ¿ Debe la hipoteca marítima, ser preferente a otros privilegios marítimos?.

Antes de llegar a una conclusión, debemos de realizar el siguiente estudio:

El autor Luis Beltran Montiel⁶⁹ considera que :

"El privilegio marítimo es, en última instancia, una hipoteca legal privilegiada, porque los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie al propietario. En otras palabras, el acreedor privilegiado puede, para satisfacer su crédito, hacer vender el buque, aun cuando haya sido legítimamente enajenado a un tercero; tiene por tanto, una ventaja que es propia de la prenda y la hipoteca, mas no de los privilegios legislados..."

En el tema que antecede y en el presente, se ha establecido una posible confusión entre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, sobre todo, porque sus naturalezas jurídicas son en algunos puntos similares.

⁶⁸ DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION . Jueves 21 de Noviembre de 1963, página 8.

⁶⁹ BELTRAN Montiel Luis , " Curso de Derecho de la Navegación 6ta Reimpresión., Editorial Astrea, Buenos Aires 1992, Página 138

El autor José Enríquez Rosas ⁷⁰ escribió:

"El privilegio es preferente, por su sola naturaleza, a todas las hipotecas establecidas sobre el mismo bien, aunque sean anteriores en fecha que aquel .

"De los caracteres estudiados de las figuras en concurrencia: privilegios e hipoteca, se infiere su similitud de prerrogativas, de modo que el enfrentamiento entre ambas categorías se vuelve inevitable ante un evento de satisfacción de créditos garantizados por la embarcación."

Por último el mismo autor, estableció:

"Sin embargo, si bien no hay duda alguna de que la supremacía es correcta y debe permanecer, no es menos cierto que las legislaciones nacionales y los instrumentos internacionales deben únicamente privilegiar lo créditos que efectivamente se relacionan con el efectivo ejercicio de la navegación; de lo contrario se estaría yendo de modo injusto contra los derechos más elementales del acreedor hipotecario."

El autor Ricardo Vigil Toledo ⁷¹ realizó el siguiente razonamiento :

"Para todos resultaba evidente que la falta de un sistema internacional ordenado sobre hipotecas navales y privilegios marítimos afectaba seriamente el desplazamiento de capitales para un desarrollo efectivo de las marinas mercantes y cualquier revisión al actual régimen en la materia debía hacerse desde una óptica mayor que aquella que analizara tan solo los aspectos técnicos o los económicos de tales institutos . Una nueva revisión debería estar orientada a analizar los problemas que habían impedido alcanzar una verdadera uniformidad al respecto . El deseo de lograr una aceptación general y uniforme a cualquier sistema sustitutorio a actual de hipotecas navales y privilegios marítimos sería el objeto fundamental del ejercicio."

De los anteriores consideraciones, observamos que la hipoteca marítima, no esta suficientemente respaldada, en el caso concreto de nuestro país, por razones de idiosincrasia, y por otro lado, por las disposiciones legales.

En México, no es factible pensar en que el Gobierno federal asumirá en forma eficaz la tarea de desarrollar una flota mercante, máxime cuando los ingresos federales no alcanzan para cubrir los egresos que el país requiere, por lo tanto, queda pensar en otra posibilidad: la inversión privada.

⁷⁰ ENRIQUEZ Rosas, José David , Op Cit página 460 y 461

⁷¹ VIGIL Toledo , Ricardo " El Nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval " en Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Año XXXIX , Número 92, Caracas 1994.

Este trabajo busca aportar la idea de que favoreciendo el desarrollo de la hipoteca naval, las instituciones de crédito o de manera general, los inversionistas, vean la posibilidad de invertir en el área de la marina mercante, para lo cual, se procurará determinar que es posible que la hipoteca naval sea preferente a algunos de los privilegios marítimo, y en su caso, a todos.

El doctor Eusebio Salgado y Salgado ⁷², escribió:

"No se le da (la hipoteca) en la Ley el marco obligacional que le corresponde, como se hace en otros derechos, porque se presupone la aplicación del derecho común sin tener que fundar jurídicamente tal presunción.

"Así, en España existe una ley sobre hipoteca marítima, el Código de Comercio Panameño regula todo lo relativo a la figura y la Ley Argentina de Navegación hace lo mismo, ejemplos que nos hablan de que es necesario que nuestra Ley contenga una regulación mas amplia de la institución.

" Se establece, así mismo, la posibilidad de que el gravamen hipotecario ocupe el primer lugar frente a otros privilegios, siempre que se otorgue fianza por el acreedor hipotecario u otra garantía ..."

El articulista Ricardo Vigil,⁷³dentro de su reseña de "El Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval " , menciona:

"El debate puso de manifiesto que en algunos países que habían adoptado el Convenio de 1926 las disposiciones sobre el número de privilegios marítimos y su orden de prelación se tenían a lo previsto en el artículo 2 y, en algunos casos se reconocían además otros privilegios . "

"El consenso fue sin embargo que debería limitarse considerablemente el mínimo de privilegios marítimos que tenían preferencia sobre la hipoteca naval a fin de robustecer el crédito hipotecario y ayudar para el financiamiento para la adquisición de buques."

⁷² SALGADO y Salgado José Eusebio, " La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX , Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Edición Especial, Marzo de 1998, página 16.

⁷³ VIGIL Toledo Ricardo, Op Cit. Página 276

2. Los privilegios marítimos tendrán prelación por el orden en que se enumeran en el artículo 4; no obstante, los privilegios marítimos que garanticen créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque antes de efectuarse las operaciones que dieron origen aquellos privilegios.

3. Los privilegios marítimos enumerados en cada uno de los apartados a) b) d) y e) del párrafo 1 del artículo 4 concurrirán entre ellos a prorrata.

4. Los privilegios marítimos que garanticen los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque tendrán prelación entre sí por el orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados con esos privilegios. Esos créditos se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó cada operación de salvamento.

De lo anterior hemos observado que la preocupación por estimular el crecimiento de las marinas mercantes se enfoca en el mejor posicionamiento de la figura de la hipoteca naval, quizá con la expectativa de estimular el otorgamiento de créditos por parte de las instituciones de crédito o de inversionistas interesados en la institución hipotecaria.

Por lo que contestando a la pregunta planteada al inicio del presente capítulo, llegamos a la conclusión de que la hipoteca debe ser preferente a otros privilegios marítimos...e inclusive a todos.

Se ha manejado la posibilidad de que la prelación de los privilegios marítimos fuera sustituida con otras figuras, tales como la fianza o el seguro

El Dr. Salgado y Salgado considera que:

" Se establece, asimismo, la posibilidad de que el gravamen hipotecario ocupe el primer lugar frente a otros privilegios, siempre que se otorgue fianza por el acreedor hipotecario u otra garantía que cubra esos privilegios superiores en rango... ⁷⁵

El autor Lureau al respecto comenta:

"...destacaba el dilema en que se encontraban los juristas que tratan de mejorar la ubicación de la hipoteca frente a privilegios marítimos impuestos por las necesidades de la navegación y entendía que la solución la daba el seguro que puede garantizar tanto a los acreedores hipotecarios como a los privilegiados.

⁷⁵ SALGADO y Salgado José Eusebio. " La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX . Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Edición Especial. Marzo de 1998. página 16.

"A este efecto, tendrá que establecerse una garantía equivalente al valor del buque en forma que a unos quede este y a los otros la indemnización de un seguro constituido específicamente al efecto."⁷⁶

Con base a las opiniones jurídicas citadas, creemos que es posible que la hipoteca marítima puede llegar a ser colocada a la cabeza de los privilegios o mejor dicho, *antes* que los privilegios marítimos.

Los privilegios enumerados a lo largo de este trabajo, provienen generalmente, de las actividades desempeñadas por el personal del buque o por el naviero, es decir, tienen íntima relación con el buque, por ser gente bajo el mando del naviero o contratada para que laboren dentro de la *empresa marítima*.

Luego entonces, la relación jurídica existe entre el naviero y su personal; entre el naviero y las personas jurídicas que le proveen los servicios o infraestructura; entre el naviero y las personas que han realizado salvamento del buque, como *parte* de la empresa marítima.

No obstante, el buque sustituye al *naviero* como si fuera el titular de la empresa, sin embargo, dentro del concepto de buque observamos que es *parte* del naviero.

Consideramos que los privilegios marítimos pueden ser garantizados por el naviero como persona jurídica, y posteriormente, el buque, como parte de la empresa, garantizará *junto* a los otros bienes que posea el naviero.

En el caso de que un buque se construyera mediante el financiamiento de un crédito con garantía hipotecaria, creemos que debe con mayor razón, el acreedor hipotecario el que goce de todas las preferencias, pues sin el financiamiento ni hay buque, ni relaciones laborales ni flota mercante nacional.

Cuando un buque es adquirido mediante el financiamiento de un préstamo con garantía hipotecaria, cabe hacer el razonamiento anterior.

Si un naviero utilizará un crédito con garantía hipotecaria, para establecer una *empresa marítima*, creemos entonces que cabrían las actuales disposiciones, porque finalmente, la empresa en su *totalidad* fue financiada por un crédito, siendo denominado entonces como crédito quirografario, con las garantías que la ley establece para los mismos.

⁷⁶ LUREAU Pierre "Reflexions sur la protection de L'hypothèque maritime" citado en la ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA, tomo XXIII. Buenos Aires 1965, página 259.

Creemos como conclusión, que un crédito con garantía hipotecaria y el derecho real que eso implica, pueden ser posicionados en primer lugar, o por lo menos, posterior al privilegio establecido en la fracción I del artículo 80 de la Ley de Navegación.

Este planteamiento será de nueva cuenta abordado en el capítulo final del presente trabajo.

IV.- LA HIPOTECA A TRAVES DE LAS DIFERENTES LEGISLACIONES

4.0 Antecedentes de la Hipoteca Naval en las Ordenanzas de Bilbao.

Encontramos antecedentes de la figura de la hipoteca naval dentro del CAPITULO XXIII DE LAS CONTRATAS DEL DINERO, O MERCADERIAS QUE SE DAN A LA GRUESA VENTURA, O RIESGOS DE NAO, Y FORMA DE SUS ESCRITURAS, de las Ordenanzas de Bilbao⁷⁷:

" Num I. (a) Por ser usual en este comercio el dar y tomar dinero, y efectos a la gruesa ventura, ó riesgo de Nao, por ciertos intereses, o premios, sobre cascos de Navios, Aparejos, Bastimentos, Armamentos, y demás aprestos para un viaje, ó viajes, o sobre Mercaderías, ó efectos cargados en ellos para cualesquiera Puertos, y Navegaciones, con condición de que llegando los navios a los de su destino, hayan de quedar libres del riesgo los Dadores de tales cantidades para la cobranza de sus principales, y premios á los tiempos pactados: Se ordena, y manda, que en tales casos se hagan Escrituras, ó Contratas ante Escribanos Públicos, ó en las mismas partes, por medio de Corredor, ó sin él, según se ha acostumbrado, y acostumbra; con los pactos, cláusulas, y circunstancias en que se convinieren, y se ajustaren: Y que á unas, y otras se dé entera fé, y crédito."

⁷⁷ Para el desarrollo de este punto, se consultaron Las Ordenanzas de Bilbao, de la obra LOS CODIGOS ESPAÑOLES. Concordados y Anotados. Tomo Duodécimo. Nueva Recopilación de Autos Acordados. 2da Edición. Madrid, 1873, página 507.

II. (a) Cuando (sic) se tomare por alguna ó algunas personas dinero á la gruesa, sobre Navío, y sus Aparejos, o sobre Mercaderías que se cargaren en ellos, se ordena, que demas de la obligacion general de persona, y bienes del Tomador, se deberán hypotecar (sic), especialmente en favor del Dador, los mismos Navios, Aparejos, y Fletes que ganaren, ó las mercaderías sobre que se diere, ó las que con tal dinero se compraren, ó las mercaderías sobre que se diere, ó las que con tal dinero se compraren; expresando en la Escritura, Contrata ó Poliza que en su razón se hiciere."

Tal y como se comentó al inicio del presente trabajo, el préstamo a la gruesa es el antecedente inmediato de los créditos marítimos. Como se explico, el préstamo a la gruesa es:

"Es un contrato por el cuál el prestamista, en consideración a que perderá la suma prestada si la cosa sobre la cuál el hizo el préstamo perece por caso fortuito, es autorizado a estipular un interés o provecho extraordinario, para el caso de que la cosa arribe a buen puerto." 78

Las disposiciones contenidas en las Ordenanzas de Bilbao, que fueron citados anteriormente, establecen básicamente lo siguiente:

a) Las garantías se constituían sobre *"cascos de Navios, Aparejos, Bastimentos, Armamentos, y demás aprestos para un viaje, ó viajes, o sobre Mercaderías, ó efectos cargados en ellos"*, lo que equivale actualmente a las hipotecas que se constituyen sobre buques y mercancías.

b) Dichos préstamos se debía de plasmar en *"Escrituras , ó Contratas"* mismas que debían celebrarse *"ante Escribanos Públicos ,, por medio de Corredor, ó sin el "* lo que actualmente se sigue celebrando, en presencia de un fedatario público que es casi siempre un Notario.

c) Estas *"Escrituras o Contratas"* se mandaba se *"dé entera fé , y crédito."*, como observamos, no existía el requisito de la publicidad, tal y como hoy lo entendemos, pues al cumplirse el requisito de celebrarse de las formas mencionadas, se entendían perfeccionados.

d) Por último, se debían de *hypotecar (sic) especialmente en favor del Dador, los mismos Navios, Aparejos, y Fletes que ganaren, ó las mercaderías sobre los que se hubiere ofrecido como garantía.*

El autor Jesús Motilla⁷⁵, menciona que en dicho capítulo, " *las garantías emanadas del mutuo son, parciales, ya que se establecía que no se podrían establecer (sic) por mas de las tres cuartas partes de su valor.*"

El anterior comentario se basa en lo dispuesto en el apartado III (b) que dice:

" III (b) Por ningún motivo se podrá tomar a la gruesa sobre el cuerpo, y quilla del Navio, mas cantidad, que las tres cuartas partes de su valor, estimandole por peritos nombrados por el Tomador y Dador, pena de que haciendose lo contrario, y reclamandose sobre ello por qualquiera de ambos, no se les oira, ni admitirá en juicio."

En opinión muy personal, esta disposición, estaba acertada, pues en el caso de que el préstamo se hiciera exigible, el valor de los objetos tomados en prenda, podían depreciarse, y con ello, el acreedor ("Dador") se encontraría sin posibilidad de requerir el cumplimiento de la obligación faltante y en esa medida, el préstamo no se otorgaría mas allá del valor de los bienes.

En cuanto a la preferencia en relación a otros acreedores, en el caso del préstamo a la Gruesa Ventura, encontramos que si se habian establecido seguros sobre el navio o sobre las mercaderías, el " *Dador (Acreedor) del dinero a la gruesa ventura, ó riesgo de Mar, será preferido a los Aseguradores para su pago, en el producto de lo que se salvare, hasta la concurrencia de la cantidad principal que huviere (sic) dado, sin incluirse los premios, mediante su especial sujeción, y hipoteca.*" (Párrafo XIV)⁸⁰.

Como observamos, el Prestamista del mutuo por el que se establecía la hipoteca, estaba privilegiado en relación, por lo menos, al asegurador.

Encontramos además "otra curiosidad jurídica ", pues en el párrafo XV (b) del referido CAPITULO XXIII, encontramos que una de las formas de extinguir la obligación de pagar el préstamo, además , del pago - naturalmente - existía también la posibilidad de que si el "Dador" perdía los instrumentos en donde se establecía el otorgamiento del préstamo, con todas sus señas, la obligación pactada se extinguía " *..sin que el dador tenga recurso alguno contra él y ni sus bienes* ".

⁷⁵ MOTILLA Martínez, Jesús . " Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao. Interesante Fuente Histórica del Derecho Mercantil" (Versión paleográfica y notas sobre el fragmento del texto) en Revista JURIDICA . Anuario del departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana . Numero 15, Julio de 1983, página 216 y 217.

⁸⁰ LOS CODIGOS ESPAÑOLES . Concordados y Anotados. Tomo Duodécimo .Nueva Recopilación de Autos Acordados. Ordenanzas de Bilbao 2da Edición. Madrid. 1873. página 509.

Como se desprende del párrafo citado, tal circunstancia actualmente "imposible" de verificarse, pues en el caso de que alguien perdiera los instrumentos notariales o los testimonios en donde se da fe de la existencia de la obligación de pago y la constitución de hipoteca como medio de garantía, esta el Registro Público Marítimo Nacional, que se encarga de "recordar" la existencia de dicho acto.

Estos son los antecedentes de la hipoteca naval, conforme a las Ordenanzas de Bilbao, y que como observamos, era una figura privilegiada, si, pero con muchos defectos legales.

4.1 La Hipoteca Naval conforme al Código de Comercio de 1884.

Después de haber realizado una pequeña reseña de la reglamentación de la figura de la hipoteca en las Ordenanzas de Bilbao, llegamos a la reglamentación observada por nuestro primer Código de Comercio, el expedido en el año de 1884⁸¹.

En este código, la figura como tal esta regulada por el artículo 1400, que dice:

" La hipoteca naval se establecerá sobre el buque, su casco, su quilla, sus arcos y aparejos, y su máquina de vapor si la tuviere; y no podrá establecerse sobre una parte del buque separadamente. excepto en el caso que trata el art. 1091".

Tal artículo se encuentra contenido en el Título Quinto, del citado Código, pero ninguno de los otros dos artículos que integran el mismo Título, contiene una definición de la figura.

Por lo tanto, comprendemos que la figura, al ser un Contrato accesorio, se registrará en base a una figura principal, que para el caso de este Código, es el del préstamo, mismo que se encuentra contenido en el Capítulo II, en su artículo 1230, solo que el mismo contiene, que los préstamos deben de constituirse en Instrumentos Públicos, mediante póliza firmada por las partes en presencia de corredor o en su caso por escrito privado firmado por las mismas.

⁸¹ CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por Decreto de fecha 15 de Diciembre de 1883, editado por J.Valdes y Cueva. México 1884.

El artículo 1231 del Código en comento, refiere que los Contratos a la gruesa traerán aparejada ejecución, si fueron celebrados en instrumentos públicos o en presencia de corredor, y no así los que se celebraron en escrito privado, a menos que este sea perfeccionado mediante el reconocimiento de firmas en presencia judicial.

En este código vemos reproducida la providencia de que el préstamo a la gruesa no podrá constituirse sino hasta las tres cuartas partes del valor del buque, como fue contenida en las ordenanzas de Bilbao

Por otro lado, el artículo 1401, menciona que las hipotecas podrán concurrir con los préstamos a la gruesa, y por lo tanto, se entiende que la hipoteca no será necesariamente el medio de garantía para los préstamos a la gruesa, ya que el mismo establece que:

" Si concurre la hipoteca con un préstamo a la gruesa, se dividirá á prorrata el producto de la cosa hipotecada . Si concurren una o varias hipotecas con uno o varios préstamos a la gruesa , la prorrata se hará entre las hipotecas por su orden y el último préstamo a la gruesa, cubriéndose los préstamos anteriores si hubiere exceso para hacerlo. "

De lo anterior, pudiera parecer que la hipoteca naval es preferente al pago, pero lo cierto es que éste Código, reglamentaba que para el caso de concurso de acreedores, encontramos que en su artículo 1027, la hipoteca se encontraba posesionada del lugar 9º:

Art. 1027.- Cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes , por el orden en que se designan:

"1º Los créditos del fisco , si hubiere alguno contra la embarcación.

"2º Los gastos y procedimientos de la ejecución y venta de la embarcación.

"3º Los derechos de pilotaje , tonelada y demás de puerto"

"4º Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación , y cualquiera otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta.

"5º El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave.

"6º Los sueldos que se deben al capitán , y salarios de la tripulación de la nave en su último viaje.

"7º Las deudas inexcusables que en su último viaje haya contraído el capitán en utilidad de la nave , en cuyo caso se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto.

"8º Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave , cuando no hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado , la parte del precio que aún no esté satisfecha a su último vendedor ; y las deudas que se hubieren contraído para repararla , aparejarla y aprovisionarla para el último viaje.

"9º Las hipotecas y cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco , quilla, aparejos , pertrechos , máquina de vapor, armamento y apresto de la nave.

"10º El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco , quilla, aparejos, pertrechos , máquina de vapor, armamento y apresto de la nave.

"11º La indemnización que se deba a los cargadores por el valor de los géneros cargados en la nave que no se hubieren entregado á los consignatarios, y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave."

Como observamos, este código ya proveía disposiciones respecto del concurso de acreedores y agrega el término PRIVILEGIOS.

También se observa, el fisco tiene el mejor lugar, y por cuanto a los "privilegios" subsecuentes, algunos de ellos continúan contenidos en nuestra actual legislación y otros se han fusionado entre sí.

Este Código introduce un elemento nuevo, que si bien no es un requisito de existencia para la figura, se convierte en un medio de seguridad: una incipiente publicidad del acto. Lo anterior se observa de la lectura del artículo 1402, que establece que:

"Para evitar fraudes, siempre que una nave está hipotecado, se hará saber a cualquier prestamista a al gruesa sobre la nave ó asegurador de ella, castigándose la omisión con las penas respectivas . Igualmente se anotarán las hipotecas en el libro de cuenta y razón, bajo multa desde cien pesos hasta la quinta parte del valor de la nave. "

Por último, el Reglamento del Registro de Comercio ⁸², en su artículo 19, establecía que:

"Las hipotecas navales se registrarán ante el Juzgado de Distrito a que pertenezca el puerto de la matrícula del buque hipotecado; y si hubiere más de uno, ante el primero."

⁸² REGLAMENTO DEL REGISTRO DE COMERCIO, adjunto al CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por Decreto de fecha 15 de Diciembre de 1883, editado por J. Valdes y Cueva, México 1884, PÁGINA 6.

4.2 La Hipoteca Naval conforme al Código de Comercio de 1889.

Encontramos que en el Capítulo VII de éste Código de Comercio de 1889⁸³, se establece que el préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo:

"ART. 794.

"Se reputará préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, aquel en que bajo cualquiera condición, dependa el reembolso de la suma prestada y el premio por ella convenido, del feliz arribo a puerto de los efectos sobre que esté hecho, o del valor que obtengan en caso de siniestro."

En cuanto a la forma, los contratos a la gruesa podrá celebrarse (artículo 795):

"I. Por escritura pública ;

"II. Por medio de póliza firmada por las partes y el corredor que interviniere;

"III. Por documento Privado .

"De cualquiera de estas maneras que se celebre el contrato, se anotará en el certificado de inscripción del buque y se tomará de él razón en el Registro Mercantil, sin cuyos requisitos los créditos de este origen no tendrán, respecto a los demás, la preferencia que según su naturaleza les corresponda, aunque la obligación será eficaz entre los contratantes. Los contratos celebrados durante el viaje, se registrarán por lo dispuesto en el artículo 685, y surtirán efectos respecto de terceros desde su otorgamiento si fueren inscritos en el Registro Mercantil del puerto de matrícula del buque antes de transcurrir los ocho días siguientes a su arribo. Si transcurrieran los ocho días sin haberse hecho la inscripción en el Registro Mercantil, los contratos celebrados durante el viaje de un buque no surtirán efecto respecto de terceros sino desde el día y fecha de la inscripción

"Para que las pólizas de los contratos celebrados con arreglo al número II tengan fuerza ejecutiva, deberán guardar conformidad con el registro del corredor que intervino en ellos . En los celebrados con arreglo al número III precederá el reconocimiento de la firma.

"Los contratos que no consten por escrito, no producirán acción en juicio . "

⁸³ CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS . que comenzó a regir el 1° de Enero de 1890, Editado por D. Antonio de J. Lozano. México 1890.

En relación al Código anterior, observamos que la fuerza del documento en donde se constituye el préstamo, se observará siempre y cuando se otorgue ante Notario, o Corredor y cuando solo se hubiere constituido en escrito privado, tendrá que perfeccionarse mediante el reconocimiento de firma de los otorgantes.

En cuanto a la preferencia, observamos que la hipoteca se encuentra en la posición VIII, de acuerdo al artículo 646 :

"Cuando las embarcaciones sean ejecutadas y vendidas judicialmente para pago de acreedores, tendrán privilegio de prelación las obligaciones siguientes por el orden en que se designan:"

"I. Los impuestos que debiera causar la nave y cualquier otro crédito del fisco;

"II. Los gastos y procedimientos de la ejecución y venta de la embarcación;

"III. Los salarios de los depositarios y guardianes de la embarcación , y cualquiera otro gasto causado en su conservación desde su entrada en el puerto hasta su venta.

"IV. El alquiler del almacén donde se hayan custodiado los aparejos y pertrechos de la nave.

"V. Los sueldos que se deben al capitán , y salarios de la tripulación de la nave en su último viaje.

"VI. Las deudas inexcusables que en su último viaje haya contraído el capitán en utilidad de la nave , en cuyo caso se comprende el reembolso de los efectos de su cargamento que hubiese vendido con el mismo objeto.

"VII. Lo que se deba por los materiales y mano de obra de la construcción de la nave , cuando no hubiere hecho viaje alguno; y si hubiere navegado , la parte del precio que aún no esté satisfecha a su último vendedor ; y las deudas que se hubieren contraído para repararla , aparejarla y aprovisionarla para el último viaje.

"VIII. Las hipotecas y cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco , quilla, aparejos , pertrechos , máquina de vapor, armamento y apresto de la nave.

"IX El premio de los seguros hechos para el último viaje sobre el casco , quilla, aparejos, pertrechos , máquina de vapor, armamento y apresto de la nave.

"X La indemnización que se deba a los cargadores por el valor de los géneros cargados en la nave que no se hubieren entregado á los consignatarios , y la indemnización que les corresponda por las averías de que sea responsable la nave."

Observamos que la hipoteca avanza un lugar en relación al Código anterior, el de 1884, debido a la desaparición del Privilegio "3º Los derechos de pilotaje, tonelada y demás de puerto."

En el artículo subsecuente, el 647, se establece la forma en que deberán de justificarse los créditos mencionados, estableciéndose que para el caso del fisco se deberá constar el crédito mediante las certificaciones expedidas por las autoridades competentes, los gastos judiciales y los salarios, deberán estar aprobados por los tribunales, etc y en el caso de las hipotecas, estas deberán de ser tomadas en cuenta "por su orden, en vista de las escrituras respectivas y de su registro; en el caso de los prestamos a la gruesa, mediante los contratos que hayan sido depositados en duplicado en la capitania de puerto.

Las "curiosidades jurídicas" tanto de este código, como el de 1884, se observa en el contenido del artículo 797 que establece que :

" Los contratos podrán extenderse a la orden, en cuyo caso serán transferibles por endoso, y adquirirá el cesionario todos los derechos y correrá todos los riesgos que correspondiera al endosante."

Contenido similar al artículo 1234 del Código de 1884, que estableció :

"Las pólizas de los contratos a la gruesa, pueden cederse y negociarse por endoso estando extendidas a la orden; y en fuerza del endoso se transmiten a los cesionarios todos los derechos y riesgos del dador del préstamo."

Hasta aquí la reseña sobre el Código en comento, lo aquí vertido sirvió como base para el desarrollo del último capítulo del presente trabajo, en conjunción con lo adoptado del estudio de los diversos Códigos.

4.3 La Hipoteca Naval conforme a la Ley de Navegación y Comercio de 1963

La figura materia del presente trabajo, bajo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, fue contenida como privilegio marítimo, en el Capítulo III, en su artículo 116⁸⁴, que dice:

"CAPITULO III

"De los privilegios marítimos.

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

"I .- Los créditos derivados de relaciones laborables.

"II.- Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.

"III.- Los gastos d asistencia y salvamento.

"IV.- La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes .

"V.- Los créditos derivados de indemnizaciones por abordajes 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."

Como se observa, la hipoteca es considerada como un privilegio, otorgándoseles la posición VII; En el caso del privilegio ubicado en la posición I, el mismo se deriva de la fracción XXIII del artículo 123 Constitucional, que a la letra dice :

" XXIII los créditos en favor de los trabajadores por salarios o sueldos devengados en el último año, y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera otros en los casos de concurso o quiebra. " ⁸⁵

Este privilegio, se entiende esta otorgado Constitucionalmente .

El privilegio marcado con la posición II, se refiere a la obligación de el armador de pagar al fisco los créditos que se deriven *exclusivamente* del buque, es decir, que se originen por la actividad de navegación del buque.

⁸⁴ DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION . Jueves 21 de Noviembre de 1963, página 8.

⁸⁵ CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS . Editorial Sista . S.A. DE C.V.
Página 67.

Los privilegios marcados con los numerales III, IV, V y VI se refieren a las situaciones de salvamento, de averías gruesas y las relativas a la conservación del buque, se estiman preferentes pues de no existir el buque, simplemente no existe la posibilidad de continuar con la actividad de navegación, pues finalmente el buque no existiría.

Y por último, tenemos que la hipoteca se verifica en la posición inmediata a los anteriores créditos.

De la lectura de la misma ley, apreciamos que menciona que la misma deberá constar en escritura pública y para realizar la publicidad, se hará la anotación en su matrícula (artículo 121).

Menciona este ordenamiento la posibilidad de que la hipoteca podrá dividirse en cédula hipotecarias, al estilo de las cédulas hipotecarias que manejan las instituciones de crédito.

El maestro Eusebio Salgado Y Salgado⁶⁶, dice a propósito de esta Ley, y que tiene relación con el presente trabajo:

"Se establece absurdamente la posibilidad de que el gravamen hipotecario ocupe el primer lugar frente a otros privilegios, siempre que el acreedor hipotecario otorgue fianza u otra garantía que cubra a los privilegios superiores en rango."

4.4 La Hipoteca Naval conforme a la Ley de Navegación de 1994.

La hipoteca naval, como ya se anticipó en capítulos anteriores, se encuentra contenida en el artículo 90 de la Ley de Navegación⁶⁷ vigente, en la que se establece que :

"ARTICULO 90. Se podrá constituir hipoteca de una embarcación y artefacto naval construido o en proceso de construcción, por el propietario mediante contrato, que deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario público en el país o en el extranjero . La hipoteca marítima se extiende al flete si así se pacta.

"El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas.

⁶⁶ SALGADO y Salgado José Eusebio. "El Derecho Marítimo en el Primer Siglo de Vigencia del Código de Comercio" en Revista PEMEX LEX número 21-22 , Marzo Abril de 1990, página 10.

⁶⁷ LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México . 2000, Página 27.

"La cancelación de la inscripción de una hipoteca solo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial."

"ARTICULO 91 . El gravamen real de hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de esta ley, y tendrán preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación o artefacto naval. "

Como se aprecia, en la Ley de Navegación de 1994, la hipoteca ya no esta contenida dentro de los privilegios marítimos, como la contenía la ley que se citó en el punto que antecede, la hipoteca se establece por separado, no obstante, la misma no contempla un concepto de la misma, y es oscura cuando menciona el lugar de preferencia que guarda en relación a los privilegios marítimos, pues de acuerdo a la letra del artículo 91 de la misma ley, establece que su posición "será inmediatamente" después de los privilegios marítimos contenidos en el artículo 80...pero existen los privilegios contenidos por los artículos 81 y 84 sin contar que la misma ley en su artículo 87, se refiere a la existencia de privilegios sobre la mercancía transportada.

Por lo pronto, recordemos que el artículo 80 de la Ley de Navegación, contempla los siguientes privilegios:

"I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

" II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

" III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

"IV. Los créditos a cargo de la de la embarcación, derivados del uso infraestructura portuaria , señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ; y

" V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

"Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores."

Como observamos, la hipoteca naval no cuenta con una posición definida de manera clara, pues no obstante de conformidad con el artículo 91, será su preferencia inmediatamente después de los privilegios que se acaban de enumerar, no obstante, si revisamos el artículo 81, menciona privilegios que ocuparan el Cuarto lugar de preferencia, inmediatamente después de los privilegios contenidos en las fracciones I, III y IV, del artículo 80 de la Ley de Navegación, si el buque ocasiona contaminación con hidrocarburos, tóxicos, combustible nuclear; pero la ley no explica y por lo tanto, se infiere que los demás privilegios contenidos por las fracciones II y V continuarán posicionados inmediatamente, es decir en los lugares cinco y seis de preferencia, dejando entonces a la Hipoteca en el lugar posterior a esos privilegios.

El Dr. Eusebio Salgado y Salgado ⁶⁴, escribió:

" Todos los convenios adoptados sobre la hipoteca naval Convención Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a privilegios e hipotecas marítimas, del 10 de abril de 1926, vigente, y la del mismo nombre del 27 de mayo de 1967, que aún no ha entrado en vigor, a la hipoteca se le da el 6º lugar dentro de los privilegios marítimos, convenios de los cuales nuestro país no es parte contratante.

"No se da en la Ley el marco obligacional que le corresponde , como se hace en otros derechos , porque se presupone la aplicación del derecho común sin tener que fundar jurídicamente tal presunción"

Para el autor José David Enríquez Rosas ⁶⁵, la hipoteca desde el actual marco jurídico:

" A. Se posibilita la hipoteca naval voluntaria, pero no se prohíbe expresamente la hipoteca naval necesaria - si así lo señalare otra ley - o bien la judicial, de modo que en nuestro sistema, estas dos últimas también quedan comprendidas .

"B. La garantía que proporciona la hipoteca no se extiende al flete, salvo que se pacte lo contrario,

"C. Puede constituirse sobre embarcaciones en construcción;

"D. Produce la subrogación real legal en favor del acreedor hipotecario de determinados créditos del deudor por la pérdida o el deterioro del buque;

"E. No existe una restricción legal para la constitución de hipoteca marítima sobre embarcaciones menores, por lo que esta es posible ;

"F. La preferencia del acreedor hipotecario cede ante los privilegios marítimos reconocidos por el artículo 80 de la Ley de Navegación, pero tiene preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar la embarcación"

⁶⁴ SALGADO y Salgado José Eusebio. " La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX , Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Edición Especial. Marzo de 1998. página 16.

⁶⁵ ENRIQUEZ Rosas. José David . Op Cit página 452 y 453.

La figura de la hipoteca, en nuestra actual legislación, como se aprecia del estudio de la ley de Navegación en su artículo 80 que se refiere al orden de privilegios "tradicionales", el precepto 81 que se refiere a los créditos privilegiados por razón de daños o contaminación ocasionados por el buque, el numeral 84 se refiere a privilegios sobre embarcaciones en construcción, el artículo 90 expone el establecimiento de la hipoteca en buques y por último el dispositivo 91 en el que se contiene el orden de preferencia de la hipoteca naval en relación a los privilegios marítimos.

Se desprende de la lectura de los anteriores artículos, que la hipoteca, conforme al razonamiento realizado sobre el contenido de los artículos que anteceden, puede no tener una posición realmente definida, pues a la letra de los preceptos citados, se entiende que su orden, fijado por el artículo 91 de la Ley de Navegación, es inmediatamente posterior a los privilegios fijados por el artículo 80 de la misma ley, entonces se infiere que la misma esta en la posición VI, después de los 5 privilegios marítimos enunciados por el artículo 80 del ordenamiento en cita, sin embargo, la Ley no enuncia que los créditos fiscales se pelean el primer lugar de preferencia con los créditos laborales, concedidos por nuestro artículo 123 constitucional y recogidos en su misma posición por la fracción I del artículo 80 de la Ley de Navegación, luego entonces, la hipoteca podría ser desplazada un lugar mas, es decir, hasta la posición VII.

Pero sucede que con lo establecido por el artículo 81 del ordenamiento invocado, establece que :

"Art 81 .- Cuando una embarcación produzca daños ocasionados por la contaminación por hidrocarburos, o de las propiedades radiactivas, o de su combinación con las tóxicas, explosivas u otras peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos, solo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV del artículo anterior, gravaran a dicha embarcación antes que las indemnizaciones que deban pagarse a los reclamantes que prueben su derecho."

Por lo tanto, se deduce, que los privilegios contenidos en las fracciones II (Indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua etc) y V (Los créditos derivados por culpa extracontractual) del artículo 80, son desplazados por los contenidos en el artículo 81 de la Ley que ya se cito, por lo que entonces la hipoteca es desplazada en igualmente un lugar, siendo entonces su posición la número VIII.

Lo anterior no necesariamente, entiendo, es una regla general, pero es uno de los posibles supuestos en los que se verían cristalizados los ordenes de preferencia de los privilegios y la hipoteca.

Ahora bien, estos supuestos son en relación a un buque que *navega* es decir, un buque que se encuentra operando normalmente, pero en relación a un buque que se encuentra *estático* por que esta en construcción o en reparación, la situación cambia, pues el artículo 84 de la Ley de Navegación, establece que:

"Artículo 84. Son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

"I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre :

"II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación ; y

III. "Los créditos del constructor o del reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación : El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación

."El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad."

Por razones obvias, los privilegios contenidos por el artículo 80, en sus fracciones II al V, no tienen aplicación, pues las mismas se refieren a los privilegios que sobrevienen por la explotación de la embarcación, y si una embarcación esta siendo reparada o se esta construyendo, es lógico suponer que los únicos privilegios existentes son los contenidos por el anteriormente citado artículo 84, y entonces se supone que hasta el momento en que se realiza la construcción o reparación del buque, la hipoteca sigue en orden de preferencia, solo que la Ley de Navegación no lo estipula de esa forma *expresamente*.

Esta situación, sería rara, pero susceptible de llevarse a cabo, pues si el Armador obtiene un préstamo o mutuo, de los denominados por las instituciones bancarias como "refaccionario" para adquirir un buque en construcción o para repararlo, sucede entonces que el buque no se mueve, si no realiza ningún viaje, no tienen necesidad de pagar personal, ni derechos por el uso de puertos, y por supuesto, si no viaja, no tiene riesgo de que le suceda un accidente, en el que se tenga que mediar la salvación de este buque por terceras personas. luego entonces tampoco entran esos acreedores privilegiados por la salvación (artículo 80, fracción III), y ni que pensar en daños por contaminación de hidrocarburos o por algunos otros (artículo 81), pues como decíamos, el buque ni se mueve, salvo que el Armador tuviera la idea de reparar un buque que se encuentra cargado, situación no compatible con la lógica ni - seguramente - con la práctica.

Entiendo, que el buque una vez en operación, saliendo del astillero, observa entonces en cuanto a la reglamentación de sus privilegios, conforme a los artículos 80, 81, 90 y 91 de la Ley de Navegación.

TESIS CON
FALSA DE ORIGEN

4.5 La Hipoteca Conforme a el Código Civil.

El Código Civil para el Distrito Federal, en materia Común y para toda la República en materia Federal, establece, como concepto :

"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."

En cuanto a su preferencia, esta se encuentra determinada por los artículos 2980 al 2992 del Código Civil.

En su texto el artículo 2980 establece la preferencia de los adeudos fiscales, provenientes de impuestos, con el valor de los bienes por los que se esta cobrando esos impuestos.

El artículo 2981 del Código en Cita,⁹⁰ establece :

"Artículo 2981. Los acreedores hipotecarios y los pignoratícios no necesitan entrar en concurso para hacer el cobro de sus créditos. Pueden deducir las acciones que les competan en virtud de la hipoteca o de la prenda, en los juicios respectivos, a fin de ser pagados con el valor de los bienes que garanticen sus créditos . "

Este artículo citado, concede, aparentemente, un primerísimo lugar, de preferencia al acreedor hipotecario, siempre detrás de los créditos fiscales.

En su texto, el artículo 2982 del Código en Comento, establece que de haber varios acreedores hipotecarios que estén garantizados con el mismo bien, se formará un concurso de éstos, debiendo ser pagados por el orden de las fechas en que se otorgaron las hipotecas, si estas se registraron dentro del término legal ,o según el orden en que se hayan registrado los gravámenes, si estos fueron inscritos fuera del término de ley.

El "término de ley " se encuentra reglamentado por los artículos 3013 al 3017 del Código Civil vigente en el Distrito Federal y básicamente se concluye con lo siguiente:

⁹⁰ CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL en " Agenda Civil 2000". Ediciones Fiscales ISEF S.A..

El artículo 3013 menciona que la preferencia entre derechos reales, se determinará con la prioridad de su inscripción, si el derecho real fue adquirido con anterioridad a la fecha de su anotación preventiva (este aviso, como su nombre lo indica, se refiere a que el registrador *avisara al público*, que se va a realizar un acto que afectará el inmueble registrado, indicando quienes lo realizan) será preferente, aún cuando su inscripción sea posterior, siempre y cuando sea hecho el aviso preventivo de este acto, siendo su duración de 30 ó 90 días siguientes a la fecha de entrada del trámite del aviso (artículo 3016 Código Civil) que es originada por la solicitud que haga el notario o autoridad competente.

En este término, que dependerá del notario, o de la celeridad de el acto, deberá ser inscrito definitivamente el testimonio en el que conste la constitución del gravamen (en este caso de la hipoteca) para que sea considerado como preferente desde el momento en que fue publicado el primer aviso preventivo.

En caso de que el término sea fenecido y se presente el testimonio en donde consta el acto, solo causara sus efectos a partir de la fecha de presentación de este.

Estas serán las reglas que se observen por parte de acreedores hipotecarios que estén garantizados con un mismo bien inmueble, recordando la máxima "primero en tiempo, primero en derecho"

Por otro lado, el Código de Procedimientos Civiles vigente, en su artículo 468, al establecer el medio para requerir el cumplimiento del crédito, que es la vía especial hipotecaria, y si el juicio tiene por objeto el pago del crédito o la prelación del mismo, es necesario que el crédito conste en escritura pública o privada, pero invariablemente deberá estar inscrito en el registro Público de la Propiedad.

Si el gravamen de hipoteca no esta inscrito en el Registro Público, solo podrá proceder la vía especial hipotecaria, cuando el documento base de la acción sea un título ejecutivo o tenga carácter de juicio ejecutivo, el bien este inscrito a favor del demandado y no exista embargo o gravamen a favor de tercero, inscrito cuando menos 90 días anteriores al día de la presentación de la demanda.

En el caso de la hipoteca civil, a la presentación del escrito de demanda, se tramita así mismo "la cédula hipotecaria, inscribiéndose al momento de iniciado el Juicio Especial Hipotecario, en el Registro Público .

Hasta aquí un breve desarrollo de la figura materia del presente trabajo en otras legislaciones, siendo lo mencionado en este capítulo y lo contenido por los otros, el soporte jurídico de lo que se mencionará en el siguiente capítulo.

V. PROPUESTAS.⁹¹

5.1 Modificación artículos 80 y 90 de la Ley de Navegación

El propósito del presente capítulo, es que una vez realizado el análisis de la figura materia del presente trabajo, tomando en consideración lo investigado dentro de la legislación actual, en el Código Civil, como en el la Ley de Navegación, así como lo relativo a lo estipulado en el Convenio Internacional sobre los privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, además de la información recopilada sobre los antecedentes del crédito marítimo, de la constitución del mismo y de su reglamentación.

Como se ha observado a lo largo del presente trabajo, la hipoteca Naval contenida en el artículo 90 de la Ley de Navegación, que indica lo siguiente:

"ARTICULO 90. Se podrá constituir hipoteca de una embarcación y artefacto naval construido o en proceso de construcción..."

Como se aprecia de la lectura del párrafo anterior, el artículo por sí mismo no contiene concepto alguno sobre la figura y por lo tanto, se ha de acudir a la legislación civil o mercantil.

El que el concepto de hipoteca naval, se establezca o no en la ley, puede parecer hasta cierto punto ocioso de plantear, pero como se ha puntualizado en el desarrollo de este tema, la hipoteca naval tiene diferencias substanciales con su homónima civil, diferencias como lo son la preferencia en relación a otros acreedores, el mecanismo de inscripción y sobre todo, el objeto sobre las que ambas se constituyen, pues la hipoteca naval se constituye en buques, es decir, sobre bienes muebles y la hipoteca civil generalmente en inmuebles.

Nuestra Ley de Navegación precisa algunos conceptos en su artículo 2º, precisamente por no contenerse en otro ordenamiento la definición de los conceptos artefacto naval, comercio marítimo, Embarcación, Marina Mercante, Navegación vías generales de comunicación por agua.

⁹¹ Nota del Tesisista: Además de las referencias marcadas como consultadas para la elaboración del presente capítulo, se consultaron además los Textos siguientes:

1) SALGADO Y Salgado José Eusebio, "El Nuevo Concepto del Buque" en la Revista " Pemex Lex. Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos ", Número 79-80, Enero-Febrero 1995, Página 40.

2) SALGADO y Salgado, José Eusebio, "Derecho Marítimo", Editorial Mc Graw Hill, México 1999, página 17.

3) SALGADO y Salgado José Eusebio, "La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX . Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos, Edición Especial, Marzo de 1995, página 9.

4) BLAS Simone Osvaldo "Nueva Convención Internacional Sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999" en Revista La Ley. año LXIII. Número 229. Buenos Aires . Página 5.

Es la opinión del suscrito, que se debe de precisar el concepto de la figura de Hipoteca Naval, no por un afán perfeccionista de contar con un concepto legal en la Ley, sino por la razón de que la figura no tiene la misma naturaleza que la hipoteca civil, y por lo tanto pues el alcance de una y otra es diferente, tanto en su objeto como en su constitución.

El hecho de que el artículo 91 de la Ley de Navegación aclare que la figura en estudio tiene una preferencia posterior a los privilegios marcados por el artículo 80 de la misma ley, se considera que es necesaria, pero es la existencia de este artículo 91 la que indica la diferencia entre el concepto de hipoteca civil e hipoteca naval.

Continuando con el mismo razonamiento, lo establecido por el párrafo segundo del artículo 90 en comento "*El orden de inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional determinará el grado de preferencia de las hipotecas...*" explica un razonamiento de lógica jurídica, pues la inscripción oportuna de gravámenes siempre determina el orden de preferencia, de acuerdo al orden de inscripción seguido, ya que solo los créditos con el fisco, los alimentos y los créditos laborales, no necesitan inscribirse en primer lugar para tener la preferencia que tienen, ya que ese orden se los ha fijado la misma legislación aplicable.

Por cuanto hace a la última parte del referido artículo ("*La cancelación de la inscripción de una hipoteca solo podrá ser hecha por voluntad expresa de las partes o por resolución judicial .*"), establece que el gravamen puede ser cancelado por las partes involucradas o a través de un tercero como lo sería la autoridad competente en virtud de haberse promovido un juicio del que resultara que fuera procedente la cancelación del gravamen.

Ahora bien, no basta con modificar solamente el artículo 90 de la Ley de Navegación, pues en virtud de la misma naturaleza de la hipoteca naval, afectada por las disposiciones respecto de los Privilegios Marítimos contenidos en los artículos 80 y subsecuentes de la misma Ley, será entonces una reforma simultánea, pues se tendrá que afectar la naturaleza de estos privilegios para entonces "liberar" en su naturaleza a la hipoteca naval.

Los privilegios contenidos en los artículos 80, 81, 82 y 84, como se aprecia del contenido de los mismos artículos, son preferentes a la hipoteca naval, y por lo tanto, siendo su preferencia determinada por la misma Ley de Navegación, en tanto el contenido de estos artículos no sean modificados, la preferencia de los privilegios sobre la hipoteca naval, será permanente, y posiblemente, la figura de la hipoteca naval no alcance un desarrollo importante, con las consecuencias que actualmente la flota mercante mexicana experimenta: no hay crecimiento.

En tanto los privilegios, declamos, sean modificados, por disposición legal la hipoteca puede verse favorecida, y en ese tenor la primer propuesta del presente trabajo será:

PRIMER PROPUESTA: Adición al artículo 80 de la Ley de Navegación y Modificación del artículo 90 de la misma Ley.

De acuerdo a la investigación realizada en el presente trabajo y con el propósito de favorecer la figura de la hipoteca naval, el artículo 80 de la Ley de Navegación podría modificarse de la siguiente manera:

"ART. 80 . Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones, otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

"I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

"II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

" III .Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

"IV. Los créditos a cargo de la de la embarcación , derivados del uso infraestructura portuaria , señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ; y

"V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación , distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

"Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores."
(TEXTO VIGENTE)

(PROPUESTA)

El orden anterior se observara siempre y cuando no contravenga lo dispuesto por el párrafo segundo del artículo 90 de la Ley de Navegación.

Esta última adición , estaría acorde con la siguiente modificación del artículo 90 de la Ley de Navegación, mismo que podría quedar en el siguiente sentido:

ART. 90 . La hipoteca naval es el derecho real que se podrá constituir sobre buques, garantizando al acreedor el cumplimiento de una obligación principal, con el valor de los bienes gravados por este efecto.

La hipoteca naval podrá ser preferente a cualquier otro crédito, siempre y cuando el objeto de la obligación garantizada sea el de adquirir o reparar el buque constituido en garantía.

Cuando el objeto de la obligación sea diverso al del manifestado por el párrafo anterior, la hipoteca naval pasará inmediatamente después de los privilegios mencionados por los artículos 80, 81, 82 y 84.

La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante fedatario público, dentro o fuera de la República Mexicana y deberá estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional y el orden de la inscripción en dicho registro determinará el orden de preferencia de este gravamen.

La cancelación de la hipoteca será por conducto del Registro Público Marítimo Nacional, quien realizará dicha función a petición de autoridad o de las partes involucradas.

Esta propuesta obedece a estimular el interés de las Instituciones de crédito, ya que como me lo manifestaron funcionarios bancarios consultados al respecto⁹², actualmente los bancos otorgan préstamos siempre y cuando juzguen que el cliente "posible acreditado" no signifique un riesgo potencial a constituirse en insolvente y por ende, en un "quebranto patrimonial " a la institución "acreditante" .

La adición y modificación en los artículos anteriores, podría significar atraer la atención de las instituciones de crédito, para que otorgaran créditos (*refaccionarios, sobre todo*) y con ello buscar la creación de una flota mercante mas fuerte.

⁹² Los funcionarios Bancarios consultados al respecto del otorgamiento de créditos fueron la Licenciada Concepción Parra Saucedo, de la Unidad Formalizadora de Crédito de BBVA BANCOMER.

El anterior razonamiento toma en cuenta que si los acreedores hipotecarios que han otorgado un crédito para la adquisición de un buque o la reparación del mismo, están privilegiados en relación a otros acreedores, para el pago de su crédito, entonces juzgarán que el riesgo será medido para efectos de otorgar dinero sobre la adquisición o reparación de un buque y para el caso de que el acreditado (en este caso el naviero) se constituyera en mora, podría en su momento adjudicarse el buque materia de la garantía y /o realizar el remate de la misma, y con ello se generaría un mercado, en el que finalmente la flota mercante podría salir beneficiada al crearse una fuente de recursos para la construcción, reparación y adquisición de buques de cualquier cala.

Para reforzar lo anterior, tenemos que en la Ley de Instituciones de Crédito, en su artículo 65, establece que :

"ARTICULO 65.- Para el otorgamiento de sus financiamientos, las instituciones de crédito deberán estimar la viabilidad económica de los proyectos de inversión respectivos, los plazos de recuperación de éstos"

Por lo que no es raro que una institución de crédito estime la conveniencia o no de otorgar un crédito.

La propuesta anterior busca que las posibilidades de préstamo sobre buques sea una alternativa no solo legalmente posible, sino económicamente atractiva.

5.2 Replanteamiento de los Privilegios Marítimos.

Además de lo mencionado por el punto que antecede, otra posible alternativa para favorecer el desarrollo de la hipoteca naval, sería plantear de una forma diferente la posición de los privilegios marítimos.

Como se ha mencionado a lo largo de los capítulos que integran el presente trabajo, los privilegios marítimos son eso : privilegios.

En el caso de la Ley de Navegación, hemos determinado que la situación de los privilegios "es flotante", pues dependen de muchas circunstancias para determinar la preferencia de uno u otro privilegios.

También en este trabajo se ha explicado que los privilegios plasmados en nuestra Ley de Navegación, no son todos los privilegios a que se enfrenta una empresa marítima, pues además de los privilegios concedidos a los trabajadores, por indemnización de accidente o muerte, los créditos derivados del uso de una infraestructura portuaria o los créditos que se deriven de un daño ecológico, entre otros, existe el crédito al fisco, mismo que expresamente no está contenido por ninguno de los artículos que reglamentan el orden de preferencia de los privilegios, no obstante, la posición del crédito fiscal es indiscutible, puede ser preferente a cualquier garantía real y en algunos momentos, pelear su posición con el crédito laboral y con los alimentos, por lo tanto, es de considerarse que el crédito fiscal, no obstante no estar nombrado dentro de las prelación, siempre debe de considerarse, y en ese sentido, debemos "contar con un lugar mas " en el orden de preferencia de los créditos, siempre y cuando , el fisco tenga un crédito que ejercitar en contra de el naviero, y con ese motivo, los bienes de la empresa marítima se vean afectados por alguna disposición de carácter fiscal, como lo pudiera ser un embargo o una intervención.

Con los antecedentes citados anteriormente y los mencionados en capítulos anteriores, motivaron que en el presente trabajo se realice la siguiente propuesta:

SEGUNDA PROPUESTA: Plantear un nuevo orden en los privilegios marítimos que permita el desarrollo de la Hipoteca Naval, mediante la modificación a la redacción del artículo 80 de la Ley de Navegación.

Como se hizo mención en el capítulo 3 del presente trabajo, en el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval, aprobada el 6 de mayo de 1993, del que nuestro país no es parte, se hacía patente la necesidad de hacer una revisión sobre ambas figuras, con el propósito de favorecer "*el desplazamiento de capitales para un desarrollo efectivo de las marinas mercantes y cualquier revisión al actual régimen en la materia debía hacerse desde una óptica mayor que aquella que analizara tan solo los aspectos técnicos o los económicos de tales institutos*".⁶³

Tal y como se comento en el capítulo 3 del presente trabajo, el referido convenio menciona 5 créditos preferentes a la hipoteca naval y a saber son: *a) créditos por los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.*

⁶³ VIGIL Toledo . Ricardo " El Nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval " en Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Año XXXIX , Número 92. Caracas 1994, página 268.

b) Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque ;c) Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque; d) Los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicafe; e) Los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o los daños materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o los daños ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.⁶⁴

El artículo 5 del citado Convenio, menciona que los créditos enumerados en el artículo 4 y transcritos anteriormente en el párrafo que antecede, serán los preferentes "sobre las hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos y ningún otro crédito tendrá preferencia sobre tales privilegios marítimos..."⁶⁵

Si observamos el contenido de los privilegios enumerados por el artículo 4 de la Convención en comentó y comparamos los privilegios enumerados por nuestra Ley de Navegación en su artículo 80, observamos que los mismos son *idénticos* en cuanto a las preferencias marcadas tanto en el artículo 80 de nuestra legislación y el artículo 4 de la convención, con la salvedad de que nuestra Ley de Navegación en su artículo 81, establece que si una embarcación produce daños ocasionados por contaminación derivada por hidrocarburos o sustancias explosivas, tóxicas o nucleares, "solo los privilegios enumerados en las fracciones I, III y IV serán preferentes al pago del privilegio marcado por este artículo 81", lo que hace pensar en "recorrer " un lugar mas en perjuicio de la hipoteca contenida en el artículo 90 del mismo ordenamiento, por lo tanto , el nuevo orden de los privilegios, de acuerdo a la propuesta del presente trabajo sería de la siguiente manera:

ART. 80 . Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones, otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

⁶⁴ VIGIL Toledo . Ricardo " El Nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval " en Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Año XXXIX , Número 92, Caracas 1994, página 287 y 288.

⁶⁵ Idem, página 289.

I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre, así como los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación, SIEMPRE Y CUANDO LA TRIPULACION NO ESTUVIERA INSCRITA DENTRO DE LOS INSTITUTOS DE SEGURIDAD SOCIAL QUE CORRESPONDIERA O EL AFECTADO NO FUERA MIEMBRO DE LA TRIPULACION, pero resultare dañado con la actividad navegatoria del buque.

II. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

III. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación, solo si la embarcación no contara con seguro que garantizara dichos eventos.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

La anterior propuesta unifica los privilegios contenidos en los incisos I y II, resultando una sola redacción, ya que en opinión del que realiza el presente trabajo, los privilegios contenidos por el inciso I del artículo 80, es eminentemente laboral, ya que se habla de los sueldos de la TRIPULACIÓN y o de las indemnizaciones causadas por la muerte o lesiones vinculadas con la explotación del buque, por lo que cabe la aclaración en la propuesta que se hace si no perteneciera a la tripulación, tendría el privilegio en esa posición, pues en caso contrario, los Institutos de Seguridad Social, bien podrían hacerse cargo de dichas indemnizaciones, SUBROGANDOSE en la obligación del naviero, reduciendo con ello las cargas de las empresas marítimas y favoreciendo la posición de preferencia de la hipoteca naval, con las posibilidades expresadas en el inciso que antecede.

Por último, el privilegio manejado en el Inciso III de la propuesta a redacción del artículo 80 de la Ley de Navegación, considera que un seguro bien puede garantizar los gastos generados por un daño ocasionado por la embarcación, y de no existir el seguro para tal efecto, entonces si conceder el privilegio mencionado por la redacción de dicho artículo-propuesta.

Con esta redacción se pretende que mediante el nuevo orden de los privilegios, se ubicara a la hipoteca naval en un lugar 2 o 3 dentro de "la tabla de preferencias", ya que al entrar los institutos de seguridad social para efecto de las indemnizaciones, utilizar los seguros como apoyo en las garantías para las actividades de riesgo y el negar la categoría de "privilegio" a los créditos generados por la actividad del buque, pueden fortalecer a la hipoteca, avanzando tantas posiciones dentro de la prelación, como privilegios sean "reubicados".

5.3 Sustitución de la Garantía de los Privilegios Marítimos con otras figuras jurídicas.

Como se ha manejado a lo largo de este capítulo, la intención del presente trabajo es la de aportar varias ideas, y en relación al presente apartado, se busca de igual manera modificar la estructura legal de los privilegios marítimos, pero cuidando no dejar sin protección a los acreedores de los privilegios que propongo modificar.

La naturaleza y existencia de los privilegios esta otorgada por la misma Ley de Navegación y por ende, la modificación a la Ley deviene en modificación a la naturaleza de los mismos. A diferencia de los derechos reales - como la hipoteca- su naturaleza y existencia esta soportada por la formalidad, sin esta, los privilegios carecen de realidad.

Un derecho real, como ya ha quedado expuesto, *"es el poder jurídico que se ejerce, directa e inmediatamente sobre una cosa, para obtener de ella el grado de aprovechamiento que le autoriza su título legal al que ejerce el poder, y es oponible erga omnes."*⁹⁶

La existencia de este derecho, creo yo, esta en origen del acto que da motivo al mismo, con independencia de lo prescrito por la ley, es decir, un derecho real existe por que un acto le dio origen al mismo, pero un privilegio existe por que la ley le da vida.

En ese orden de ideas, los privilegios son susceptibles de ser modificados, en tanto la ley se modifique, lo que específicamente es el tema de este apartado.

⁹⁶ GUTIERREZ y González, Ernesto "El Patrimonio :El Pecuniario y el Moral .Derecho de la Personalidad", Editorial Porrúa, México 1995., página 212.

En la segunda propuesta contenida en el número que antecede, mencionamos que ciertos privilegios, en nuestra opinión, pueden ser sustituidos por otros mecanismos, mencionándose el aspecto de las Instituciones de Seguridad Social y las instituciones de Seguros.

En este último aspecto, el seguro de acuerdo a la Ley Sobre el Contrato de Seguro⁹⁷, en su artículo 1º establece que:

"Artículo 1º. Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga , mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato."

El Seguro bien puede significar proteger algunos aspectos de riesgo, como lo pueden ser daños ocasionados por los buques, averías comunes o particulares, entendiendo a aquellas los gastos realizados para la seguridad común, con el objeto de preservar las propiedades comprometidas en un riesgo común y a éstas últimas como el gasto que se realiza para preservar una propiedad en lo particular⁹⁸.

Una traducción hecha del artículo "Reflexions sur la protection de l'hypothèque maritime " publicado en la revista " Le droit Maritime Français ", en mayo de 1965, Nº 197, Página 259, contenido por la Enciclopedia Jurídica Omeba⁹⁹, y que en relación al tema del presente apartado, indica:

"...destacaban el dilema en que se encontraban los juristas que tratan de mejorar la ubicación de la hipoteca frente a los privilegios marítimos impuestos por las necesidades de la navegación y entendía que la solución la daba el seguro que puede garantizar tanto a los acreedores hipotecarios como a los privilegiados ."

"A este efecto tendría que establecerse una garantía equivalente al valor del buque en forma que a unos les quede este a los otros la indemnización de un seguro constituido específicamente para al efecto. "

La anterior reflexión nos lleva a otra: el establecerse un seguro como medio de suplir la posición de "desventaja " que guarda la hipoteca en relación a los privilegios marítimos, el contrato de seguro representa una alternativa para garantizar tanto a los acreedores hipotecarios como a los titulares de los privilegios marítimos y que se realice la actividad marítima.

⁹⁷ LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 1

⁹⁸ LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 34.

⁹⁹ LUREAU Pierre "Reflexions sur la protection de L'hypothèque maritime " citado en la ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA, tomo XXIII, Buenos Aires 1965, página

El objetivo del presente trabajo, como se ha señalado desde el inicio del mismo, es la de favorecer el desarrollo de la hipoteca naval, como un medio de favorecer a su vez el crecimiento de la marina mercante, y en la medida de lo posible, sin atentar a la realidad, buscar un desarrollo económico del país.

Por lo tanto, y en atención a lo manifestado en el presente capítulo se realiza la siguiente

TERCER PROPUESTA: Considerar al Contrato de Seguro Marítimo como un requisito para que el naviero pueda realizar su actividad y el de Fianza para garantizar el Privilegio contenido en la fracción IV del artículo 80.

Esta propuesta es tendiente a que se considere como un requisito práctico y como tal podría tener acomodo sin necesidad de modificar la ley, o cuando menos, de practicar solo una adición al artículo 80 de la Ley de Navegación, en el siguiente sentido :

ART. 80 . Los privilegios marítimos sobre las embarcaciones, otorgan al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los de los demás acreedores, según el orden siguiente:

I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

Los siguientes privilegios tendrán el siguiente orden siempre y cuando no estén garantizados con contrato de seguro, excepto el privilegio contenido en la fracción IV , que será mediante fianza:

III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

*IV. Los créditos a cargo de la de la embarcación, derivados del uso infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ;
y*

V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

Esta propuesta busca que los privilegios que se deriven de un actividad de "riesgo aleatorio "sean substituidos" en su privilegio actual, por un Contrato de Seguro, que finalmente podría en determinado momento garantizar mejor mediante los recursos que otorgarían las instituciones de seguros si se verifican los siniestros, ya que como se podrá apreciar, los privilegios cuya posición se propone en la presente substituir, son debidos precisamente a algún tipo de siniestro ocasionado por la embarcación.

Por lo que hace al privilegio establecido en la fracción IV, que al ser consecuencia de un uso de instalaciones, bien se podría garantizar al mismo mediante una fianza, que de acuerdo al Código Civil, se debe de considerar como :

" La fianza es un contrato por el cual una persona se compromete con el acreedor a pagar por el deudor, si este no lo hace."

En este caso, los acreedores de el Naviero se podrían garantizar mediante una fianza.

Con esta propuesta se busca mejorar la posición de la hipoteca naval, para que una vez satisfechas las garantías a que hace mención la presente, se conserve después de los "privilegios laborales", tomando entonces una tercer posición .

Hasta aquí el presente trabajo, que ha buscado proponer alternativas, con vista a una mejora en nuestra marina mercante, mediante el impulso de la hipoteca naval, que a su vez busca fortalecer la atracción de la iniciativa pública y privada, otorgando las garantías necesarias sobre el capital que pudieran aportar, con la finalidad de adquirir buques.

Con un desarrollo de la marina mercante no solo ganaría el naviero, ganaría también el Estado al verse fortalecido en la vigilancia de los litorales mexicanos, ganaría también la población de todo el país al verse inundado de productos del mar, productos sobre los que se puede basar la economía de nuestro país; ganaría también la dieta del mexicano, y finalmente se podría aprovechar la posición geográfica que ocupa nuestro país.

Desde luego lo anterior comprometería a crecer a nuestro Derecho Marítimo y con ello ampliar el campo de explotación de nuestra carrera.

CONCLUSIONES

PRIMERA. Debemos entender por Buque siguiendo el concepto del Doctor Salgado y Salgado, como: todo tipo de embarcación que opera en el medio marítimo, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industrial, pesca, remolque u otro fin.

SEGUNDA. La flota mercante Nacional es insuficiente para procurar una adecuada explotación de los recursos marinos con los que cuenta nuestro país.

TERCERA. EL Crédito Marítimo es una alternativa para el desarrollo de la flota mercante de nuestro país, ya que con los recursos que se otorguen, de manera ágil y oportuna podrá fomentar la construcción y/o adquisición de buques mercantes.

CUARTA. El Privilegio Marítimo es una disposición contenida por la Ley que favorecerá a un acreedor con situación preferente sobre un concurso de acreedores. El privilegio marítimo es un derecho concedido por la ley de navegación sobre un buque en preferencia a otros acreedores.

QUINTA. La hipoteca es un derecho real, que garantiza el cumplimiento de una obligación principal.

SEXTA La hipoteca naval es un derecho real de garantía sobre un buque, que continua en poder del deudor del crédito, con los caracteres genéricos que derivan de la hipoteca civil. La Constitución de la misma deberá constar en instrumento otorgado ante fedatario público, y dicho instrumento deberá de inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

SEPTIMA. La hipoteca naval tiene actualmente preferencia después de los privilegios marítimos contenidos por el artículo 80 de la Ley de Navegación y que a saber son:

"I. Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

"II. Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación;

"III. Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación;

"IV. Los créditos a cargo de la de la embarcación, derivados del uso infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje ; y

"V. Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la embarcación.

"Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores."

OCTAVA. El Registro Público Marítimo Nacional es una institución pública registral cuyo servicio presta el Estado a través de la Secretaria de Comunicaciones y Transportes, conforme a lo dispuesto por el artículo 14 de la Ley de Navegación.

NOVENA. El Registro Público Marítimo Nacional es esencial en el mecanismo de otorgamiento de crédito marítimo, pues la información que proporciona respecto de el estado legal que guardan los buques que integran la flota, así como el manejo de la información respecto de la inscripción de buques, permitirá a los inversionistas tomar decisiones para el otorgamiento de crédito a los navieros.

DECIMA. Los privilegios marítimos son un derecho de preferencia que otorga el artículo 80 de la Ley de Navegación a créditos derivados de la actividad navegatoria.

DECIMA PRIMERA. No existe una definición de la Hipoteca Naval en la actual Ley de Navegación, pues del estudio de la misma no se contempla ninguna definición, motivo por el cuál tenemos que consultar la legislación civil para entender la naturaleza de la misma, siendo entonces el artículo 2893 del Código Civil vigente para el Distrito Federal y para toda la República en materia Federal la que determina la existencia de la hipoteca y los artículos 90 y 91 de la Ley de Navegación las que aporten la situación particular de la misma figura en el ámbito marítimo, pues estas últimas disposiciones reglamentan su preferencia en relación a otros acreedores.

DECIMA SEGUNDA . La actual Ley de Navegación, en su artículo 80, que entró en vigor en 1994, reproduce el orden de los privilegios marítimos establecido por el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval aprobado el 6 de mayo de 1993, ya que es idéntico el orden prescrito por el artículo 4 de la referida Convención y el artículo 80 de nuestra Ley de Navegación, no obstante México no es parte en el referido Convenio.

DECIMA TERCERA. La actual Legislación no permite generar inversión para la construcción de buques, pues la carga de privilegios que contiene el buque es excesiva, ya que actualmente la única posibilidad real de estimular la inversión para la adquisición y construcción de buques, es realizar una petición de crédito para la reparación o construcción del buque, pues de acuerdo a lo establecido por el artículo 84 de la Ley de Navegación, los privilegios establecidos para tal situación son:

I. Los sueldos a los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre;

II. Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación; y

III. Los créditos del constructor o del reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación: El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

El privilegio sobre la embarcación en construcción no se extingue por la transferencia de la propiedad.

Lo que no establece dicho artículo, es sobre la situación de los privilegios enumerados anteriormente, en relación a los contenidos por los artículos 80 y 81, pues una vez que el buque comienza operar, estará en el supuesto de los privilegios contenidos en estos artículos.

DECIMA CUARTA. En opinión del suscrito, una de las posibles soluciones, para obtener financiamiento que permita el crecimiento de la flota mercante, es la de integrar el crédito marítimo como alternativa de financiamiento para adquirir o construir buques.

DECIMA QUINTA . En opinión del suscrito, en nuestra actual legislación es necesario integrar a las compañías de seguros y fianzas, para garantizar la actividad navegatoria mediante la sustitución de los privilegios marítimos con la garantía del cumplimiento de las obligaciones, máxime que con los sistemas de responsabilidad con los cuáles se rige la actividad navegatoria de la marina mercante de nuestro país, permitiría que dichas compañías estuvieran garantizadas.

DECIMA SEPTIMA. Las propuestas realizadas en el último capítulo, son ideas que se aportan con el propósito de que se reactive el otorgamiento de créditos, garantizados con hipotecas, pues es una posible alternativa para que la marina mercante nacional este en posibilidades de dejar la crisis actual, sin dejar de lado el hecho de que dicha crisis no solo se arreglará aún con la puesta en práctica de dichas ideas, pues hay otros aspectos que están relacionados con *el presente tema.*

**ESTA TESIS NO SALE
DE LA BIBLIOTECA**

BIBLIOGRAFIA

- 1) ACOSTA Romero , Miguel, "Derecho Bancario" , Editorial Porrúa, México 1978., 295 páginas.
- 2) AGUILAR Carvajal, Leopoldo. "Segundo Curso de Derecho Civil" , segunda edición, Editorial Porrúa, México, 1967, 301 páginas.
- 3) ALVAREZ Caperochipi , José Antonio, "El Registro de la Propiedad y el Sistema de Preferencias Crediticias" , Editorial Comares, Granada 1995, 500 páginas.
- 4) AZCARRAGA, José Luis de. "Derecho Internacional Público", Editorial Ariel , Barcelona España, 1970, 322 páginas.
- 5) BELTRAN Montiel, Luis. "Curso de Derecho de la Navegación", 6ta Reimpresión , Editorial Astrea, Buenos Aires 1992, página 149.
- 6) BERLINGIERI, Francesco cita el Código Civil Italiano "Derecho Marítimo ", Editorial Abeledo Perrot, Buenos Aires, Argentina., página 96.
- 7) CERVANTES Ahumada , Raúl, "Derecho Marítimo", Editorial Herrero, México 1977, página 447.
- 8) CERVANTES Ahumada, Raúl "Títulos Y Operaciones de Crédito", Editorial Herrero, México 1979; páginas 207 y 208.
- 9) CODIGOS ESPAÑOLES. LOS . Concordados y Anotados. Tomo Duodécimo .Nueva Recopilación de Autos Acordados. Ordenanzas de Bilbao 2da Edición, Madrid, 1873, página 507.
- 10) COORDINACION General de Puertos y Marina Mercante, "Modernización del Registro Público Marítimo Nacional", folleto de información, Diciembre de 2000.
- 11) DANJON , Daniel. "Tratado de Derecho Marítimo". Traducción de Luis de Aguirre Fanaïque , Tomo I Editorial Reus, Madrid España. 1931.
- 12) DELICH, Pedro, "Derecho de la Navegación Marítima , Aeronáutica y Espacial", Universidad Nacional de Cordoba , Argentina 1994., pag.129
- 13) DE PINA Rafael, "Elementos de Derecho Civil Mexicano", Editorial Porrúa, Vol 4to, 1961, Página 276.

14) DE SAN MARTIN, Antonio, "Los Códigos Españoles Concordados y Anotados", Tomo 12. Tipográfica Editora, Argentina, 1954, 454 páginas.

15) FLAMENCO Reyes, Graciela Lic, "Conferencia sobre el Registro Público Marítimo Nacional.", Mayo de 2000.

16) GARRIGUES, Joaquín, "Curso de Derecho Mercantil", Editorial Porrúa , México 1998, página 547.

17) GARRONE, José Alberto, Manual Jurídico Abeledo Perrot, Buenos Aires 1989, página 157.

18) GOMEZ Robledo, Verduzco, Alonso. "El Nuevo Derecho Del Mar". Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay. Editorial Miguel Angel Porrúa México, 1986, 477 páginas.

19) GONZALEZ , Lebrero Rodolfo, "Manual de Derecho de la Navegación" Ediciones de Palma, Buenos Aires, 1979, páginas 109 y 110.

20) GUTIERREZ y González , Ernesto "El Patrimonio :El Pecuniario y el Moral Derecho de la Personalidad", Editorial Porrúa, México 1995., página 212.

21) IBARROLA , Antonio de. "Cosas y Sucesiones". Editorial Porrúa , Sexta edición, México, 1986, 1120 páginas.

22) LOZANO, Antonio de J. "Código de Comercio de los Estados Unidos Mexicanos . Que comenzó a regir el 10 de Enero de 1890". Impreso y encuadernado por el Autor, México 1890.

23) LUREAU Pierre "Reflexions sur la protection de L'hypotheque maritime" citado en la ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA, tomo XXIII, Buenos Aires 1965, página

24) OLVERA de Luna, Omar . "Manual de Derecho Marítimo". Editorial Porrúa, México, 1978. 680 páginas.

25) ROJAS G. Enrique "El Transporte Marítimo en México" , en MEMORIA. Seminario Sobre utilidad y Servicios de la Marina Mercante Nacional., México , Comité de Importaciones del Sector Público. 1969, Páginas 22 a 24.

26) ROJINA Villegas , Rafael "Derecho Civil Mexicano", Editorial Porrúa, Tomo VI, Contratos, Volúmen II , México 1980. Página 545.

27) SANCHEZ Medal, Ramón, "De los Contratos Civiles". Editorial Porrúa, México 1984, página 415.

28) SOBARZO, Alejandro. "Régimen Jurídico del Alta Mar". Editorial Porrúa, México 1985, 495 páginas.

29) SOLIS Guillen, Eduardo. "Derecho Oceánico". Cultura Jurídica Naval, Derecho Marítimo Mercantil, Derecho naval Militar. Editorial Porrúa. México 1987. 275 páginas.

30) VARGAS, Jorge A., "Terminología sobre derecho del Mar", Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, México .página .

31) VENTURA Silva Sabino, "Derecho Romano" ; Editorial Porrúa, México 1997, página 261 .

32)VARGAS, Jorge A. y Vargas C. Edmundo, (Compiladores). "Derecho del Mar. Una Visión Latinoamericana". Editorial Jus. México ,1976, 337 páginas.

REVISTAS

1) ARROSA, J.C. "Hipoteca de Bugues en Construcción". Revista de Derecho , Jurisprudencia Y Administración, año XLVI, número 3, marzo 1948, Montevideo Uruguay

2) BLAS Simone Osvaldo "Nueva Convención Internacional Sobre Embargo Preventivo de Buques de 1999" en Revista La Ley, año LXIII, Número 229, Buenos Aires , Página 5.

3) DIARIO OFICIAL DE LA FEDERACION , Jueves 21 de Noviembre de 1963, página 8.

4) DURLING. Ricardo A. "Comentario al Artículo 1526 del Código de Comercio". Anuario de Derecho , Organo de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales. Año IV , número 4, 1959 1960, Panamá, Panamá.

5) GONZALEZ, Ma. del Refugio. "Génesis y Evolución de la Prenda y la Hipoteca en el derecho Romano". BOLETIN MEXICANO DE DERECHO COMPARADO, año XIV número 40, Enero - Abril 1981, México D.F.

6) MONFORT Belenguer , J.B. "En Torno a la Eficacia de la Garantía Real en las Hipotecas Navales". Revista de Derecho de Mercantil, Vol IX, número 27, Mayo-Junio 1950. Madrid España.

- 7) MONTERO R., Manuel A. y Grisanti Luciani Héctor. "La Hipoteca Naval". Revista del Colegio de Abogados del D.F. , número 129, Enero -junio 1965, Caracas Venezuela.
- 8) MOTILLA Martínez, Jesús , " Las Ordenanzas del Consulado de Bilbao. Interesante Fuente Histórica del Derecho Mercantil" (Versión paleográfica y notas sobre el fragmento del texto) en Revista JURIDICA . Anuario del departamento de Derecho de la Universidad Iberoamericana , Número 15, Julio de 1983, página 216 y 217.
- 9) ORTIZ de Guinea, Federico. "La Hipoteca Naval y su Ubicación entre los Créditos Privilegiados". Revista Ciencias Jurídicas y Sociales , Año XXI , número 100, Santa Fe Argentina; 1959
- 10) RAY, José Domingo. "Hipotecas y Privilegios Marítimos". (Proyectos del Comité Marítimo Internacional) LA LEY, 8 de julio de 1965, Buenos aires Argentina.
- 11) SALGADO Y Salgado José Eusebio, " El Nuevo Concepto del Buque" en la Revista " Pemex Lex. Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos " , Número 79-80, Enero-Febrero 1995, Página 40.
- 12) SALGADO y Salgado, José Eusebio , "Derecho Marítimo", Editorial Mc Graw Hill, México 1999, página 17.
- 13) SALGADO y Salgado José Eusebio, " La Legislación Marítima Mexicana" en Revista PEMEX LEX . Revista Jurídica de Petróleos Mexicanos. Edición Especial, Marzo de 1998. página 9.
- 14) SILLERY, López de Ceballos, Ricardo. "Notas Esquemáticas Sobre la Hipoteca Naval en el Derecho Comparado". Revista del Ministerio de Justicia , año XV , número 55 y 56 Enero junio 1967, Caracas, Venezuela.
- 15) SOLER, Blasco. "Diferencias Legislativas Sobre la Hipoteca Naval". Revista "Jus de Jure Orbis" , año II Enero de 1954, Barcelona, España.
- 16) VIGIL Toledo , Ricardo " El Nuevo Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval " en Revista de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas, Año XXXIX , Número 92. Caracas 1994.

LEGISLACION CONSULTADA

- 1) CODIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL EN MATERIA COMUN Y PARA TODA LA REPUBLICA EN MATERIA FEDERAL en " Agenda Civil 2000", Ediciones Fiscales ISEF S.A.,
- 2) CODIGO DE COMERCIO en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 10.
- 3) CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por Decreto de fecha 15 de Diciembre de 1883, editado por J.Valdes y Cueva, México 1884.
- 4) CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS , que comenzó a regir el 1º de Enero de 1890. Editado por D. Antonio de J. Lozano, México 1890.
- 5) CONSTITUCION POLITICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS , Editorial Sista , S.A. DE C.V. Página 67.
- 6) LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 27.
- 7) LEY SOBRE EL CONTRATO DE SEGURO en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000, Página 1
- 8) REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION en "Agenda Mercantil", Ediciones ISEF S.A. México , 2000.
- 9) REGLAMENTO DEL REGISTRO DE COMERCIO, adjunto al CODIGO DE COMERCIO DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Expedido en virtud de la autorización concedida al Ejecutivo por Decreto de fecha 15 de Diciembre de 1883, editado por J.Valdes y Cueva, México 1884, PÁGINA 6.



VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRAMITE

INSCRIPCIONES EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL

SGT-08-003

DATOS DEL SOLICITANTE

No. de inscripción en el RPMN

Nombre:

RFC:

Domicilio:

Colonia

Tel.:

Ciudad/Mpio:

Estado:

C.P.:

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre:

RFC:

Domicilio:

Colonia

Tel.:

Ciudad/Mpio:

Estado:

C.P.:

Autorizo para recoger documentación a:

EMPRESA NAVIERA

PERSONA FISICA (R.2)

PERSONA MORAL (R.6)

Constitución

Modificación

EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

Nombre

Matricula

Señal distintiva de llamada (en su caso)

Puerto de Matricula

TIPO DE INSCRIPCION:

Matricula (R.4)

Baja (R.3)

Orden judicial o administrativa (R.11)

Contrato (R.7)

Gravamen (R.9)

Cancelación de gravamen (R.10)

Anotación preventiva (R.30)

Nombre

En caso de conocerlos No. de partida

Folio

Nombre y firma del solicitante

Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. de de 2000

Documentos que debe presentar:

Inscripción de empresas navieras

Para persona física: original o copia certificada y 2 copias simples del acta de nacimiento
Para persona moral: original o copia certificada y 2 copias simples de las bases constitutivas

NOTA: Las bases constitutivas deberán estar inscritas en el Registro Público de Comercio o en el que correspondan de conformidad con la ley que las rija

Inscripción sobre embarcaciones o artefactos navales

Original y 2 copias:

En caso de matrícula
Matrícula de la embarcación

En caso de cancelación de matrícula
Oficio de cancelación de matrícula

En caso de gravamen
Testimonio expedido por notario o corredor público donde conste el gravamen

En caso de cancelación de gravamen
Testimonio expedido por notario o corredor público donde conste la cancelación del gravamen

En caso de orden judicial o administrativa
Resolución o providencia judicial

En caso de contrato
Testimonio expedido por notario o corredor público donde conste el contrato

En caso de anotación preventiva
Documento certificado donde conste el acto motivo de anotación preventiva

NOTAS:

La inscripción en el RPMN es obligatoria para aquellas embarcaciones y artefactos navales mayores a 500 unidades de arqueo y para las que prestan servicio público: transporte de pasajeros, crucero turístico, turismo náutico, seguridad, salvamento y auxilio a la navegación mediante embarcaciones especiales, remolque, maniobra y lanchaje en puerto.

Al dar de alta o baja una embarcación que deba inscribirse en el RPMN, deberá hacer la inscripción de manera simultánea, de tal forma que el alta/inscripción y la baja/inscripción se pueden realizar conjuntamente, en los casos de embarcaciones mayores y aquellas dedicadas a la prestación de servicios

Las inscripciones en el RPMN pueden realizarse en cualquiera de las 14 oficinas del mismo, sin importar la sede de la operación; a través de un procedimiento interno todos los registros se integran en un archivo nacional.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE
VENTANILLA ÚNICA



SOLICITUD DE TRÁMITE

DATOS DEL SOLICITANTE

No. de inscripción en el RPMN

Nombre: R.F.C.

Domicilio:

Colonia: Tel.

Ciudad/Mpio. Estado C.P.

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre: R.F.C.

Domicilio:

Colonia: Tel.

Ciudad/Mpio. Estado C. P.

Solicito que mi trámite sea enviado a la Capitanía de Puerto de:

Trámites (s) que solicita

INSCRIPCIÓN EN EL RPMN (R.06B):

Persona moral

Persona física

RECONOCIMIENTO DE CAPACIDAD JURÍDICA PARA ACTUAR COMO:

Agente Naviero General

Agente naviero consignatario de buques, tráfico(s) : altura

cabotaje

Puerto(s) que desea operar:

<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>

Nombre y firma del solicitante

Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. de de 2001

*Detalle de documentación (al reverso)

DOCUMENTACIÓN QUE DEBE PRESENTAR:

Expedición

Mandato o comisión de la representación y funciones encargadas por el naviero u operador de cada puerto, _____

Original y copia _____

Copia del Registro Federal de Contribuyentes, con domicilio fiscal en territorio nacional _____

Si no está inscrito en el R.P.M.N., además

Original o copia certificada y dos copias simples, según corresponda:

Persona física: del acta de nacimiento _____

Persona moral: bases constitutivas inscritas en el Registro Público de Comercio _____

Renovación

Copia del reconocimiento que vence _____

En caso de que el mandato o comisión de la representación y funciones encargadas por el naviero operador de cada puerto haya tenido modificaciones, nuevo mandato o comisión, original y copia _____

El Reconocimiento de Capacidad Jurídica se entregará al solicitante o su representante o apoderado legal, quien deberá firmar de conformidad en el mismo.

**VALIS CON
FALLA DE ORIGEN**



COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE



VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRÁMITE

**CERTIFICACIÓN O CONSULTA DE INSCRIPCIONES
Y DOCUMENTOS QUE OBRAN EN EL RPMN**

SCT-07-003-C

DATOS DEL SOLICITANTE

Nombre: _____ R.F.C. _____
 Domicilio: _____
 Empresa: _____ Tel.: _____
 Ciudad/Mpio. _____ Estado: _____ C. P. _____

CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre: _____ R.F.C. _____
 Domicilio: _____
 Empresa: _____ Tel.: _____
 Ciudad/Mpio. _____ Estado: _____ C. P. _____

Lugar para recoger documentación: _____

TÍPOLOGÍA DE TRÁMITE (S) QUE SOLICITA:

CONSULTA (R.01A) CERTIFICACIÓN (R.01) :
 Libertad de gravamen/Gravamen Inscripción/No inscripción
 Inscripción Literal

caso de conocerlos, indicar:

Folio R.P.M.N. : _____ Oficina local en que realizó la inscripción _____

DATOS DE LA CERTIFICACIÓN O CONSULTA QUE SOLICITA

caso de empresa
 Nombre: _____

caso de embarcación
 Nombre: _____

Propietario: _____ Matrícula: _____

 Nombre y firma del solicitante

 Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. _____ de _____ de 2001.

Nota: El pago de derechos, deberá efectuarse al inicio del trámite
 El tiempo de resolución se contará a partir de realizado y presentado el pago de derechos.



COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
 DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
 DE REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

ENOMINACION _____
 PUERTO _____ MATRICULA _____
 SECRETARIA DE COMUNICACIONES _____ CARACTERISTICAS _____
 T.R.B. Y _____ ESLORA _____ MANGA _____ PUNTAL _____
 TRANSPORTES _____
 SE INSCRIBIO EN _____ A _____ DE _____ DE _____

FECHA	SECCION	PART.	
May-98	I	3720	CONSTA EN LA FACTURA NUMERO 0112, DE FECHA CINCO DE AGOSTO DE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y UNO, CERTIFICADA POR EL LICENCIADO ALVARO MUÑOZ ARCOS, NOTARIO NUMERO OCHO DE CUAUTITLAN, ESTADO DE MEXICO, EL DIA VEINTIUNO DE NOVIEMBRE DE 1996. LA VENTA DE UNA DRAGA MARCA DRADGE MASTER DENOMINADA CAROL ECO 3-165-001. MODELO HPC 116 ECM. SERIE NUMERO D 90759. MOTOR TIPO DIESEL, SERIE 38J393 MARCA CATERPILLAR MODELO D-348, A FAVOR DE DRAGADOS, INGENIERIA Y PUERTOS, S. A., CUYO PRECIO ES DE NUEVE MILLONES DE PESOS. DERECHOS CAUSADOS 166 REGISTRO DE CAJA 725894 PAGADOS EN BANAMEX. EL 30 DE ABRIL DE 1999.- México, Distrito Federal, a cuatro de mayo de mil novecientos noventa y nueve.
May-98	VII	XXXX	CONSTA EN EL CERTIFICADO DE MATRICULA NUMERO XXXXXX DE FECHA XX DE XXXXX DE XXX, EXPEDIDO POR LA CAPITANIA DE PUERTO DE XXXXXXXX, XXX., PERTENECIENTE A LA EMBARCACION DENOMINADA XXXXX
Ene-99	IV	XXXX	CONSTA EN EL TESTIMONIO NUMERO XXXX, PROTOCOLIZADO ANTE LA FE DEL NOTARIO PUBLICO NUMERO XXX DE ACAPULCO, GRO., EL CONTRATO DE COMPRA VENTA CON RESERVA DE DOMINIO, CELEBRADO ENTRE XXXXXX (VENDEDOR) Y XXXXX (COMPRADOR), SOBRE LA EMBARCACION DENOMINADA "CAROL".
MZO-9	II	XXXX	CONSTA EN EL TESTIMONIO NUMERO XXXX PROTOCOLIZADO ANTE LA FE DEL NOTARIO PUBLICO NUMERO TRES DEL DISTRITO FEDERAL, LA COMPARECENCIA DE XXXXXX EN REPRESENTACION DE BANAMEX Y DE XXXX EN REPRESENTACION DE XXXXXX, PARA CELEBRAR UN CONTRATO DE CREDITO CON GARANTIA HIPOTECARIA, QUE AFECTA A LA EMBARCACION DENOMINADA "CAROL", PROPIEDAD DE XXXXXX.

- I CONSTRUCCION, DERECHOS DE PROPIEDAD, ENAJENACION
- II GRAVAMENES Y LIMITACIONES
- III RECTIFICACIONES Y CANCELACIONES
- IV CANCELACIONES Y BAJAS

- V PREVENIONES Y OBSERVACIONES
- VI CONTRATOS
- VII MATRICULAS



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE



VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRÁMITE

INSCRIPCIONES EN EL REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL
DE EMPRESAS NAVIERAS, EMBARCACIONES, ARTEFACTOS NAVALES

DATOS DEL SOLICITANTE

No. de inscripción en el RPMN

Nombre: _____ R.F.C. _____
 Domicilio: _____
 Colonia: _____ Tel. _____
 Ciudad/Mpio. _____ Estado _____ C.P. _____

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre: _____ R.F.C. _____
 Domicilio: _____
 Colonia: _____ Tel. _____
 Ciudad/Mpio. _____ Estado _____ C. P. _____

Autorizo para recoger documentación a: _____

EMPRESA NAVIERA

PERSONA FÍSICA (R.2) PERSONA MORAL (R.6) Constitución Modificación

EMBARCACIONES Y ARTEFACTOS NAVALES

Nombre: _____ Matrícula _____
 Señal distintiva de llamada (en su caso) _____ Puerto de matrícula _____

TIPO DE INSCRIPCIÓN: Matrícula (R.4) Cancelación de matrícula (R.3) Orden judicial o administrativa (R.11)

Contrato (R.7) Gravamen (R.9) Cancelación de gravamen (R.10) Anotación preventiva (R.30)

Nombre _____ En caso de conocerlos N°. de partida _____ Folio _____

 Nombre y firma del solicitante

 Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. _____ de _____ de 2001

*Detalle de documentación (al reverso)

DOCUMENTOS QUE DEBE PRESENTAR:

Inscripción de empresas navieras

Para persona física: original o copia certificada y 2 copias simples del acta de nacimiento

Para persona moral: original o copia certificada y 2 copias simples de las bases constitutivas

NOTA: Las bases constitutivas deberán estar inscritas en el Registro Público de Comercio o en el que respondan de conformidad con la ley que las rija.

Inscripción sobre embarcaciones o artefactos navales

Original o copia certificada y 2 copias simples, de los siguientes documentos:

caso de matrícula
Matrícula de la embarcación

caso de cancelación de matrícula
Acto de cancelación de matrícula

caso de gravamen
Instrumento expedido por notario o corredor público donde conste el gravamen

caso de cancelación de gravamen
Instrumento expedido por notario o corredor público donde conste la cancelación del gravamen

caso de orden judicial o administrativa
Resolución o providencia judicial

caso de contrato
Instrumento expedido por notario o corredor público donde conste el contrato

caso de anotación preventiva
Documento certificado donde conste el acto motivo de anotación preventiva

NOTAS:

Inscripción en el RPMN es obligatoria para aquellas embarcaciones y artefactos navales mayores a 500 toneladas de arqueo y para las que prestan servicio público: transporte de pasajeros, crucero turístico, turismo náutico, seguridad, salvamento y auxilio a la navegación mediante embarcaciones especiales, remolque, niobra y lanchaje en puerto.

Para de alta o baja una embarcación que deba inscribirse en el RPMN, deberá hacer la inscripción de manera simultánea, de tal forma que el alta/ inscripción y la baja/inscripción se pueden realizar conjuntamente, en los casos de embarcaciones mayores y aquellas dedicadas a la prestación de servicios.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE

VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRÁMITE

DATOS DEL SOLICITANTE En caso de alta o nuevo propietario: No. de inscripción en el RPMN

Nombre: R.F.C.
Domicilio:
Colonia: Tel.
Ciudad/Mpio. Estado C. P.

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL
Nombre: R.F.C.
Domicilio:
Colonia: Tel.
Ciudad/Mpio. Estado C. P.

Autorizo para recoger documentación a:

TRÁMITE (S) QUE SOLICITA EMBARCACIÓN ARTEFACTO NAVAL
MATRICULACION (R.26) ABANDERAMIENTO (R.17) SEÑAL DISTINTIVA (R.19)

DATOS DE LA EMBARCACIÓN O ARTEFACTO NAVAL : Nombre
Esloza Unidades de arqueo: bruto neto puntal
Peso muerto Tipo de navegación: altura cabotaje interior
Uso: carga remolque pesca transbordador pasaje dragado
seguridad/ salvamento recreo turismo náutico otro

En caso de embarcación mayor o prestación de servicios, No. de inscripción en el RPMN
En caso de abanderamiento: Puerto en que desea ser abanderado
En caso de solicitar únicamente señal distintiva de llamada, No. de matrícula

CAMBIO DE MATRICULA No. **Nombre de la embarcación**
Por cambio en las siguientes características (R.21)

Por cambio de nombre (R.22): Nuevo nombre
Por cambio de puerto de matrícula (R.23): Puerto anterior
Por cambio en tipo de navegación, nuevo tipo de navegación o uso (R.24):
Modificaciones a la embarcación:

Por cambio de propietario (R.27): Propietario anterior
CANCELACIÓN DE MATRÍCULA (R.20) **DIMISIÓN DE BANDERA (R.25)**
Nombre embarcación o artefacto naval:
No. de matrícula Puerto en el que solicita la dimisión

Nombre y firma del solicitante

Acuse de Ventanilla Única

DOCUMENTACIÓN QUE DEBE PRESENTAR

Matriculación y abanderamiento

Original del documento que acredite la propiedad o legítima posesión de la embarcación o artefacto naval, escritura pública o factura de compra-venta o contrato de arrendamiento financiero, en caso de no estar inscrito en el RPMN
Certificados mexicanos de seguridad aplicables a la embarcación o artefacto naval

NOTA:
Si el solicitante es persona física, deberá estar inscrito en el RPMN, cuando la embarcación a matricular sea mayor de 500 UAB, si la embarcación es menor podrá estar inscrito en el RPMN o presentar protesta que es mexicano

En caso de artefacto naval o embarcación de procedencia extranjera, además
Dimisión de bandera y/o cancelación del registro de país de origen, original.

NOTAS
En caso de embarcaciones mayores de 500 UAB o dedicadas a los servicios de crucero turístico, turismo náutico, pasajeros, carga, remolque, dragado o explotación de embarcaciones especiales, el documento deberá estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional

En caso de que la embarcación o artefacto naval no cuente con certificado(s) de seguridad, se podrán tramitar simultáneamente con la matrícula

Los extranjeros únicamente podrán matricular embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular

Cuando los documentos estén redactados en algún idioma que no sea español, deberá acompañarse su traducción a esta fecha por perito autorizado, si proviene del extranjero se exhibirán debidamente legalizados y protocolizados ante fedatario público, según proceda.

Modificación de matrícula

En caso de cambio de propietario

Original del documento que acredite la propiedad o posesión de la embarcación, a nombre del solicitante (escritura pública o actura de compra venta o contrato de arrendamiento financiero)

NOTAS.
Si el nuevo propietario es persona física y la embarcación es menor, podrá estar inscrita en el RPMN o presentar declaración bajo protesta de decir verdad, que es mexicano.

Al término del trámite el interesado deberá entregar el certificado de matrícula anterior

En caso de cambio de matrícula por cambio de nombre, de características, de puerto de matrícula o de tráfico, se tramitará simultáneamente la expedición de los certificados de seguridad aplicables al tipo de embarcación o artefacto naval.

En caso de cambio de propietario, si el certificado de seguridad es vigente no se requerirá tramitar uno nuevo.

Señal distintiva de llamada

Ninguno

Dimisión de bandera y/o cancelación de matrícula

Copia de certificado de matrícula de la embarcación o artefacto naval.
Certificado de libertad de gravamen expedido por el Registro Público Marítimo Nacional, original y copia
Constancia de no adeudo al fisco, expedida por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, original
Constancia de no adeudo a la tripulación, expedida por la autoridad laboral, en caso de haber contado con ésta, original

NOTAS

Al momento de realizar la dimisión de bandera, deberá entregar el original del certificado de matrícula

En caso de que haya iniciado el trámite de dimisión de bandera en oficinas centrales, podrá realizar el pago en éstas o en la Capitanía de Puerto.



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE



VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRÁMITE

DATOS DEL SOLICITANTE

No. de inscripción en el R.P.M.N.

Nombre: R.F.C.
Domicilio:
Colonia: Tel.
Ciudad/Mpio. Estado C. P.

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre: R.F.C.
Domicilio:
Colonia: Tel.
Ciudad/Mpio. Estado C. P.

Autorizo para recoger documentación

DATOS DE LA EMBARCACIÓN:

Nombre Matrícula
Eslora Manga Puntal Unidades de Arqueo Bruto

En caso de embarcación mayor a 500 UAB, No. de inscripción en el R.P.M.N.

Trámite(s) que solicita

Crucero turístico (R-14) Transporte de pasajeros (R-15)
Turismo náutico (R-16) en las modalidad(es) de: Remolque
Buceo Banana Esquí Torpedo
Moto acuática Pesca deportiva Paracaldas Recorrido Turístico
Otros

Ruta:

Lugar de salida Lugar de llegada

Puntos intermedios

Nombre y firma del solicitante

Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. de de 2001.

*Detalle de documentación (al reverso)

CUMENTOS QUE DEBE PRESENTAR:

- za de seguro de viajeros _____
- za de seguro de tripulantes o comprobante de afiliación al IMSS, copia _____
- za de seguro por daños a terceros, copia _____
- ificado de la matricula de la embarcación (la cual deberá ser apta para el tipo de servicio que se pretenda star) _____
- no del área que desea explotar debidamente delimitada tanto en la playa como en el agua, excepto para el vicio de pasaje, original y copia _____
- ificado de seguridad de la embarcación, de acuerdo al servicio que se trate, copia _____

- caso de que la ruta a explorar incluya área natural protegida o zona de reserva ecológica*
- misio expedido por autoridad competente en materia ambiental, según sea el caso, copia _____

- caso de pasca deportiva*
- misio expedido por autoridad competente en materia de pesca _____

- caso de embarcación extranjera operada por naviero mexicano, además:*
- nttrato de arrendamiento o fletamento a caso desnudo _____
- nstancia de que está registrada en su país de origen _____
- nttrato de depósito en una marina autorizada, si se trata de turismo náutico _____

- caso de solicitantes extranjeros, además:*
- umentos que acrediten su carácter de naviero en el lugar que tenga su domicilio social o sede real y efectiva negocios, copia _____



COORDINACIÓN GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCIÓN GENERAL DE MARINA MERCANTE

VENTANILLA ÚNICA
SOLICITUD DE TRÁMITE

Número de inscripción en el R.P.M.N. del solicitante como naviero

DATOS DEL SOLICITANTE

Nombre: R.F.C.

Domicilio:

Colonia: Tel.

Ciudad/Mpio. Estado C.P.

EN CASO DE REPRESENTANTE LEGAL

Nombre: R.F.C.

Domicilio:

Colonia: Tel.

Ciudad/Mpio. Estado C. P.

Lugar (es) donde desea operar:

Nombre y firma del solicitante

Acuse de Ventanilla Única

México, D.F. de de 2001

*Detalle de documentación (al reverso)

DOCUMENTOS QUE DEBE PRESENTAR:

Documento que acredite la propiedad o legítima posesión de la (s) embarcación (es) o artefacto (s) con que estará el servicio, copia

Certificado (s) de seguridad marítima aplicable a la (s) embarcación (es) y artefacto (s) , copia

Póliza de seguro de tripulantes, así como de daños a terceros, copia

Descripción de sistema de trabajo en las labores de rescate, con la indicación de las medidas de protección del medio marino

En caso de solicitantes extranjeros, además:

Documento que acredite su carácter de naviero en el lugar en que tenga su domicilio social o su sede real y activa de negocios, copia

En caso de que el servicio vaya a prestarse en un área natural protegida o zona de reserva ecológica, además:

Permiso expedido por la autoridad competente en materia ambiental, según sea el caso

NOTAS

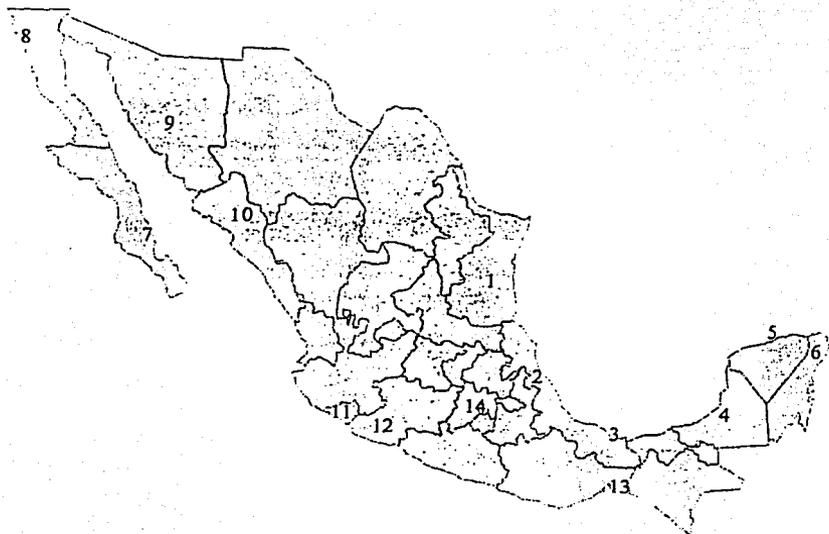
Las solicitudes que se reciban en las Capitanías de Puerto se tomarán a oficinas centrales para su resolución.

Por razones de seguridad es necesario limitar la entrada de participantes, el otorgamiento de los permisos se dará por concurso, de Conformidad con lo dispuesto en el artículo 34 de la Ley de Puertos.



COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
 DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE
 MANUAL DE SERVICIOS AL PUBLICO 2001

OFICINAS DEL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL



GOLFO Y CARIBE	PACIFICO	CENTRAL
1. TAMPICO, TAMPS.	7. LA PAZ, B.C.S.	14 MEXICO, D.F
2. VERACRUZ, VER.	8. ENSENADA, B.C.	
3. COATZACOALCOS, VER.	9. GUAYMAS, SON.	
4. CD. DEL CARMEN, CAMP.	10. MAZATLÁN, SIN.	
5. PROGRESO, YUC.	11. MANZANILLO, COL.	
6. PUERTO JUAREZ, D. ROO	12. LAZARO CARDENAS, MICH.	
	13. SALINA CRUZ, OAX.	



COORDINACION GENERAL DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE
DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

JURIDICCION DE OFICINAS LOCALES

1. TAMPICO, TAMPS.
Todo el Estado
2. TUXPAN, VER.
Tamiagua
Cazones
Nautla
Alvarado
Tlacotalpan
3. VERACRUZ, VER.
Catemaco
Minatitlán
4. COATZACALCOS
Tonala
Jesus Carranza
5. CD. DEL CARMEN
Sanchez Magallanes
Isla Aguada
Palizada
6. PROGRESO, YUC.
Telchac
Yucaltepec
Celestum
Cuyo
Sisal
Isla Holbox
Dzilam
7. COZUMEL, Q. ROO
Cancún
Punta Sam
Islas Mujeres
Puerto Morelos
Playa del Carmen
Chetumal
Xcalac
8. Encenada, B.C.
Rosarito
Sn Felipe
Isla de Cedros
9. LA PAZ, B.C.S.
Sn José del Cabo
Cabo Sn Lucas
Sta Rosalia
Mulege
Loreto
Bahía Magdalena
10. GUAYMAS, SON.
Bahía de Kino
Golfo Sta. Clara
Pto. Peñasco
11. MÁZATLAN, SIN.
Escuinapa
12. MANZANILLO, COL.
Puerto Vallarta
Barra de Navidad
13. LAZARO CARDENAS, Mich.
Zihuatanejo
Presa Infiernillo
14. SALINA CRUZ, OAX.
Puerto Escondido
Puerto Angel
15. ACAPULCO
Puerto Marqués