

317
2ej



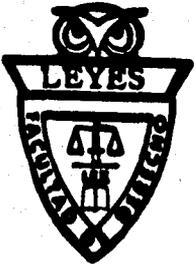
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

LA HIPOTECA MARITIMA Y SU REGULACION
EN EL DERECHO INTERNACIONAL

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
DIEGO LATORRE LOPEZ



CIUDAD UNIVERSITARIA, D. F.

1996.



TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN



Universidad Nacional
Autónoma de México



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.

**Para Clemen y Carlos,
con todo mi cariño y agradecimiento...**

**Para mis hermanos:
Rodrigo, Carlos y Sandra.**

Agradesco especialmente a:

**Elvira, por brindarme las puertas
de su hogar y tratarme como un hijo.**

**Juan Carlos Merodio y Carina Gómez,
por todo su apoyo, generosidad y
amables consejos.**

**Dr. Victor Carlos García Moreno, por
su amistad y por el tiempo y
dedicación empleado en la revisión
de esta tesis.**

**Mónica Velázco, Jorge Moctezuma, a mi familia y
a mis amigos, quienes me han impulsado a seguir
siempre adelante.**

Colón trajo a América, en su primer viaje tres naves: dos carabelas (la Niña y la Pinta) y una nao (la Santa María), que era una embarcación más grande y pesada que las anteriores y que, a diferencia de ellas, tenía puente de proa y la popa redonda.

Desde una de estas naves (la Pinta), un marinero llamado Rodrigo de Triana ("o Juan Rodríguez Bermejo", según la Enciclopedia Británica) avistó tierra el 12 de octubre de 1492. Sin embargo, no fue él, sino Colón, quien se embolsó los diez mil maravedíes que los reyes habían ofrecido al primero que la viese.

**LA HIPOTECA MARITIMA Y SU REGULACION
EN EL DERECHO INTERNACIONAL.**

INTRODUCCION

I

CAPITULO PRIMERO.- " EL BUQUE "

1.1) Concepto	1
1.2) Naturaleza Jurídica del Buque	5
1.3) La Fortuna de Mar	11
1.4) El Buque como Universalidad de Hecho	14
1.5) El Buque como Universalidad de Derecho	15
1.6) Personificación del Buque (Common Law)	16
1.7) El Buque Institución de Derecho Público	20

CAPITULO SEGUNDO.- "LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO"

2.1) Concepto	21
2.2) Elementos	24
2.3) Qué Comprende la Hipoteca Marítima	31
2.4) Características	34
2.5) Formas de Constitución	36
2.6) Elementos de Validez	37
2.7) Transmisión	38
2.8) Duración	39

2.9) Efectos	40
2.10) Extinción	41
2.11) Concomitancia de Privilegios e Hipoteca	42

CAPITULO TERCERO.- "LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL"

3.1) Planteamiento y Regulación Internacional	45
3.2) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, Bruselas 1926	47
3.3) Privilegios de Primero y Segundo Rango	55
3.4) Objeto de los Privilegios	56
3.5) Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, Bruselas 1967	58
3.6.- Posteriores Conferencias Internacionales y Convenciones relacionadas con los Privilegios e Hipoteca Marítima	63

CAPITULO CUARTO.- " EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL "

4.1) Antecedentes	69
4.2) Caracteres	72
4.3) Organización Administrativa	74
4.4) Actos Jurídicos Registrables	78
4.5) Documentos Registrables	80
4.6) Quien puede solicitar el Registro	82
4.7) Procedimiento para obtener el Registro de Hipoteca Marítima	83
4.8) Cancelación	85

CONCLUSIONES

87

(ANEXOS)

Anexo I: Cuadro comparativo en el que figuran artículo por artículo las disposiciones de los Convenios de 1926 y 1967 sobre privilegios marítimos e hipoteca naval y las del proyecto de texto revisado del Convenio de 1967 preparado por el Comité Marítimo Internacional (C.M.I.).

Anexo II: Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítima, Ginebra, 1993.

BIBLIOGRAFIA.

INTRODUCCION

El objetivo que se persigue con la elaboración de esta tesis intitulada " *La Hipoteca Marítima y su Regulación en el Derecho Internacional* ", es la exponer en primer lugar, los principales aspectos que rigen este derecho real de garantía tan importante en la actualidad como medio de financiamiento para el desarrollo de la marina mercante en todos los países del orbe; y en segundo lugar, mostraremos el panorama internacional que regula a la hipoteca marítima derivado de tres convenciones internacionales de unificación sobre este tema, lo cual, sin duda, refleja el interés general de la comunidad internacional en producir convenios de tal magnitud, que sean capaces de regular la posibilidad de gravar con hipoteca un buque en un determinado Estado y poder ejecutar la misma en otro Estado, respetando desde luego, los créditos que se consideren privilegiados a la hipoteca en protección de todos los acreedores que intervienen en la aventura marítima.

Para el desarrollo de los objetivos planteados, en el Capítulo Primero de la presente obra, abordaremos todo lo referente al concepto de buque, determinando su naturaleza jurídica y estableciendo todos los principios que en la materia de Derecho Marítimo rigen al mismo, desde la perspectiva de nuestro sistema jurídico como en el anglosajón o common law.

En el Capítulo Segundo, analizaremos lo concerniente a los aspectos no regulados por la Ley de Navegación que atañen a la hipoteca marítima, aplicando desde luego los principios del derecho común sobre la hipoteca, a fin de conocer los alcances de un derecho real de esta índole, que brinde seguridad al acreedor hipotecario.

Nos referiremos también en forma breve a los denominados " privilegios marítimos ", estableciendo que la hipoteca marítima es también un privilegio que se encuentra precedido por otros privilegios que asumen una posición preferencial respecto a ésta, es decir, a la prelación en el pago de cada uno de ellos.

En base a lo anterior, en el Capítulo Tercero nos avocaremos al estudio de las tres convenciones internacionales sobre este tema, así como un breve análisis de otras convenciones relacionadas estrechamente con éstas, me refiero entre otras, a la Convención sobre el Embargo Preventivo de Buques.

Consideramos que las Convenciones Internacionales para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítima, que fueron realizadas las dos primeras en Bruselas en los años de 1926 y 1967 y la última en Ginebra en el año de 1993, forman la parte medular de la presente obra.

En ese sentido, determinaremos las características propias de cada una de las Convenciones citadas, analizando la posición otorgada a la hipoteca dentro de los privilegios marítimos establecidos, haciendo una breve explicación del fracaso de cada una de ellas y nos referiremos al grado de unificación de las mismas.

En el Cuarto Capítulo abordaremos el estudio del Registro Público Marítimo Nacional, toda vez que nos es suficiente constituir el gravamen sobre el buque, sino le damos la publicidad que requiere para que surta sus efectos frente a terceros.

De igual forma, resaltaremos la necesidad de organizar y modernizar administrativamente el sistema registral en aras de la apertura comercial que ha comenzado a requerir la vida cotidiana en nuestro país.

Independientemente de que México no haya ratificado ninguna de las citadas Convenciones, el principal objetivo que se persigue con la elaboración de esta tesis, es la de resaltar la necesidad de unificar el criterio a nivel internacional, en donde se brinde seguridad jurídica a las operaciones de financiamiento y que en razón de ello, se fomente el desarrollo de la marina mercante nacional.

CAPITULO PRIMERO

" EL BUQUE "

1.1.- Concepto.-

Los orígenes de la navegación son muy oscuros, como todo lo que se refiere a las primeras edades de la humanidad. Lo único que se puede decir ciertamente, es, que el hombre corrió sus primeros riesgos en las aguas tranquilas de los ríos o de los grandes lagos.

Es hasta la aparición de las grandes civilizaciones, cuando los instrumentos se perfeccionaron y por fin, se pudo hablar de la construcción naval. Es con los fenicios, sin duda alguna, cuando la construcción naval se convierte en el arte de producir buques, no de una sola pieza de madera, sino de muchas, juiciosamente ensambladas. Estamos ubicados en los años 1600 o 1700 antes de Cristo, cuando los fenicios construían buques de 35 a 40 metros de eslora. 1

Ahora bien, la palabra "buque", deriva del celta "buc", cuyo significado es magnitud, tamaño; en términos generales podemos aceptar que histórica y etimológicamente representa capacidad interna, hueco, y con ese alcance la emplea Cervantes en sus Trabajos de Persiles y Sigismunda cuando escribe: "aserraron el bajel por la quilla haciendo un buco".

La primera edición del diccionario de la Real Academia Española de la Lengua (1726), incluye el término "buque" en su sentido de capacidad, y así lo encontramos en las Ordenanzas de Bilbao, donde "se ordena y manda que las gabarras y barcos que hayan de ocuparse de llevar y traer mercaderías en esta ría, hayan de tener por lo menos el buque, medidas y marca que previene la Ordenanza de esta noble villa". 2

Sin embargo, en la actualidad resulta complicado el poder determinar el concepto de buque, puesto que constituye un auténtico problema debido en parte a que, el buque en sí, es materialmente imprescindible para la realización de actos de Derecho Marítimo, incluso hay autores como Hernández Izal, quien afirma que, cuánto más elemental resulte el concepto, tanto más difícil será su aproximación conceptual. 3

(1) CLERC-RAMPAL, G. LOS BUQUES. EDICIONES ESPAÑOLAS HACHETTE. PARIS, 1898. pág. 6. Eslora: distancia que existe entre la popa y proa de un buque.

(2) GONZALEZ LEBRERO, RODOLFO. MANUAL DE DERECHO DE LA NAVEGACION. EDICIONES DE PALMA. ARGENTINA, 1964. pág 23.

(3) HERNANDEZ IZAL, S. DERECHO MARITIMO. ED. BOSCH. ESPAÑA, 1984. pág 16.

Lo anterior en razón de que a la hora de ser precisado el concepto de buque, esto acarrea toda una carga de problemas que trae consigo el propio Derecho Marítimo. En especial en lo relativo a la aproximación conceptual de éste, a saber, su concepto en relación con la división (a efectos didácticos) o diferentes posiciones (desde una óptica académica y doctrinal) en Derecho Público y Derecho Privado; en cuanto a la comercialidad o extracomercialidad del Derecho Marítimo; y en relación con los distintos puntos de vista nacionales que encuentran su cauce discursivo por la vía de los diferentes modos de protegerse la Administración sobre las respectivas áreas del Derecho Privado. En ese sentido, en algunas legislaciones se da el concepto de buque, y en otras que no se da ese concepto, se da en cambio por sentado lo que el buque sea.

En cuanto a los primeros hay que mencionar el caso de Inglaterra (Merchant Shipping Act de 1894, artículo 742) en el sentido de entender por buque, toda embarcación utilizada para la navegación y no propulsada a remo. También el caso de Holanda (Ley del 22 de diciembre de 1934) entendiéndose por tales, a los utilizados en la navegación por mar. En Bélgica (Ley del 10 de febrero de 1908) donde son buques, todas las embarcaciones de más de 25 toneladas que realicen o estén destinadas a realizar habitualmente el transporte de personas o de cosas por mar, la pesca, el remolque, o cualquiera otro acto lucrativo de navegación. En sentido parecido al Belga, la legislación del Japón da un concepto de buque (Código de Comercio artículo 538). En el Código Polaco de diciembre de 1961, se da también una definición, determinando que buque, es cualquier estructura flotante, adecuada para, o empleada en la navegación por mar y por aguas relacionadas con ella y susceptible de ser navegadas por dichos buques.

En México, de acuerdo con el artículo 2º de la Ley de Navegación (D.O.F. 4 de enero de 1994) el legislador imitando el más puro sentido feudal inglés, proporciona una definición de buque o embarcación: " la embarcación es toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase o dimensión". Si bien, esta definición sigue la tónica dada por casi todas las legislaciones citadas, es evidente que en la misma pudiera prestarse a una mala interpretación en cuanto a su conceptualización, en el sentido de que, dentro de ésta, se entiende que incluyan a los artefactos navales como las plataformas petroleras y demás instrumentos flotantes o fijos que sirven de apoyo para la navegación.

Afortunadamente el legislador incluyó dentro del propio apartado del artículo 2º, la definición de Artefacto Naval, que aparece entonces, como un bastión para esclarecer cualquier duda que pudiera surgir, al definir a éste como, " toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar".

Para evitarnos en cierta forma las controversias sobre este concepto, Cervantes Ahumada cita que: el concepto de buque, es un concepto jurídico y no material, esto en razón de lo señalado en el artículo 67 de la Ley de Navegación que dispone, que la embarcación o buque es un bien mueble y comprende tanto el casco como la maquinaria, aparejos, las pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación y se aplicarán por tanto, todas las disposiciones del Derecho común sobre bienes muebles.

En ese sentido, Cervantes Ahumada señala que: un mismo instrumento sin cambiar su naturaleza o sus elementos materiales, puede ser o no ser un buque, por ejemplo, una embarcación destinada al recreo, será un yate, y si se le destina al tráfico comercial marítimo adquirirá la calidad de buque; un buque en operación en el tráfico marítimo, si se vende el gobierno para destinarse a fines militares, dejará de ser buque para convertirse en navío militar. Cabe resaltar que, la palabra navío en la actualidad, se encuentra ordinariamente reservada a las embarcaciones de la Marina de un Estado, particularmente a las embarcaciones de guerra. 4

Entonces, la expresión buque llevará siempre implícito el calificativo de mercante, y la importancia de que un mismo aparato sea o no buque, se destaque porque si bien a todos los instrumentos que navegan en el mar o se instalan en él (buques, yates, barcos de guerra, barcos faros, boyas, etc.) se les aplica un régimen administrativo marítimo, sólo a los buques se les aplican las normas del derecho comercial marítimo. 5

De esta manera, tenemos que, para aplicar a una embarcación la calificación jurídica de buque, es necesario que se produzcan 2 extremos: a) Que la embarcación sea técnicamente apta para la navegación en mar abierto; b) Que esté destinada al tráfico marítimo.

Es evidente que Cervantes Ahumada de un buen concepto de buque, sin embargo ha omitido a todas aquellas embarcaciones que están destinadas y aptas para navegar por ríos y lagunas (navegación fluvial o lacustre) que bien pueden cumplir operaciones en el tráfico comercial. Es por tanto, que la afirmación hecha por el autor español Hernández Isal, en cuanto a la dificultad de establecer un concepto uniforme del buque, es válida y con fundamento suficiente y dependerá este concepto entonces, de la legislación de cada Estado sobre la materia.

(4) DANJON, DANIEL. TRATADO DE DERECHO MARITIMO, TOMO I. EDITORIAL REUS, S.A. ESPAÑA, 1931. pág 65.

(5) CERVANTES AHUMADA, RAUL. DERECHO MARITIMO. ED. HERRERO, MEXICO, 1959. pág 1022.

Para concluir con este primer punto, solo resta decir que, ocasionalmente ciertas convenciones internacionales se han visto en la precisión de dar un concepto de buque que, claro está, resulta intencionado y ocurre que su generalización es arriesgada, ya que el concepto encuentra su ámbito de aplicación en el que lo sea el Convenio de referencia.

Así para la Convención para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, la palabra buque, designa todo flotador de cualquier naturaleza que sea distinto de un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte por agua. 6

El Convenio Internacional de Bruselas de 1924 que unifica ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque, mejor conocida como las Reglas de la Haya, define al buque como una embarcación empleada para el transporte de mercancías por mar. 6

Por otro lado, el Convenio Internacional sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de 1957, no incluye un concepto de buque, inclusive, las 3 Convenciones Internacionales para la Unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítimas de Bruselas 1924, 1967 y 1993 no señalan concepto alguno (6), cuando todo parece indicar que estos son los instrumentos internacionales idóneos para poder hacerlo.

La mejor definición de buque, que desde nuestro punto de vista reviste todos los elementos propios del mismo, aparece en el Diccionario de la Real Academia Española de la Lengua, al citar que, buque o embarcación, es el vaso de madera, hierro u otro material que flota y que impulsado y dirigido por un artificio adecuado interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas o para servir de depósito o para ser utilizado en actividades comerciales o industriales. 7

(6) DÍEZ NIÑEROS, ALBERTO. DERECHO DE LA NAVEGACION. EDITORIAL MACCHI ENOS. ARGENTINA, 1962. pág 71.

(7) DICCIONARIO DE LA REAL ACADEMIA ESPAÑOLA DE LA LENGUA. EDITORIAL BOSCH. ESPAÑA, 1992.

1.2.- Naturaleza Jurídica del Buque.-

El buque es un objeto de derechos, un bien que nuestro Código Civil lo reputa bien mueble por naturaleza (artículo 753) y por disposición (artículo 756).

Incluso el artículo 67 de la Ley de Navegación señala expresamente que: " La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes ".

Desde este punto de vista, los buques son bienes muebles pero con una naturaleza completamente excepcional, por no decir única, debido en gran parte a su valor económico y la importancia y trascendencia económica del acto navegatorio, situación que provoca dotarlos de un régimen jurídico especial que tutele la seguridad de los contratos sin afectar la celeridad de las operaciones, desbordando en lo jurídico a los bienes muebles y encajándolo en cambio, en la moderna categoría de los " bienes registrables ", dejando a un lado el principio que en materia de muebles la posesión vale título (artículo 790 Código Civil), por un sistema publicitario.

Así, aunque el buque sea mueble, queda sujeto a algunas reglas referentes a los bienes inmuebles, por ejemplo:

I.- La posesión no da al que tiene el buque la presunción de propietario del mismo;

II.- Todos los actos constitutivos, traslativos o extintivos de la propiedad o de otros derechos reales sobre el buque, deberán constar en escritura pública, (art. 69 Ley de Navegación);

III.- Todos los actos anteriormente citados, para que surtan sus efectos frente a terceros, deberán constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda, (art. 69 Ley de Navegación);

IV.- Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común (prescripción), la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

a) Contrato de construcción en los términos del artículo 71 de la Ley de Navegación;

b) Dejación válidamente aceptada por el asegurador;

c) Buena fea calificada por el tribunal competente conforme a las reglas del Derecho Internacional;

d) Decomiso;

e) Derecho de Angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas del derecho Internacional; 8

El Derecho de Angaria o la angaria, conocida como la facultad del soberano o detención o embargo del principe, consiste en la prestación forzosa del servicio del buque para las necesidades bélicas impuestas a ciudadanos y extranjeros enemigos o neutrales, en tiempo de guerra y aun en la paz. Conocida en el Código de Justiniano (9), practicada en el medioevo como un derecho de los señores sobre los bagajes de sus vasallos, ha llegado hasta la época moderna como un recurso abusivo de los Estados en los frecuentes casos en que la llevan a cabo. No debe de confundirse con el embargo, que es una medida de los acreedores contra el buque.

f) Abandono en el caso previsto por el artículo 78 de la Ley de Navegación; 10

V.- La venta judicial debe hacerse con las mismas formalidades que las establecidas para los inmuebles;

VI.- Los menores emancipados por sí mismos no pueden enajenar el buque ni constituir derechos reales sobre los mismos, (art. 643 Código Civil);

VII.- Los privilegios de los acreedores del propietario del buque se transfieren al comprador en la venta privada;

VIII.- Todo buque debe estar inscrito en el registro Público Marítimo Nacional que corresponda, (art. 14 LN);

IX.- Todo buque debe estar abanderado y matriculado;

X.- Sobre el buque en conetruido o en proceso de construcción, se podrá constituir el gravamen real de hipoteca, (art. 90 LN).

(8) DIES MIERES. ob. cit., Tomo II pág. 86.

(9) Lex IX (LI, XII): "De curso público et angariis et parangariis".

(10) Artículo 78.- El titular de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, podrá declarar el abandono de un buque o artefacto naval a favor de la Nación, en los siguientes casos:

1.- Si permanece en el puerto sin hacer operaciones y sin tripulación durante 10 días naturales;

2.- En el caso anterior, cuando esté fondeado fuera de puerto por un plazo de 30 días naturales;

Por lo que respecta a la posibilidad de gravar un buque con una hipoteca, tópico que analizaremos en el próximo Capítulo, Miguel Angel Zamora y Valencia cita: " existe la posibilidad de constituir hipoteca sobre bienes muebles, aún cuando en la práctica no se acostumbre ". 11

Nuestro comentario sobre la posibilidad de que los bienes muebles puedan ser objeto de hipoteca, no tiene otro fin que el de aclarar que este tipo de gravamen sobre buques y aeronaves, no es una ficción del derecho ni un capricho del legislador, sino que es producto de la necesidad actual de tutelar estos bienes que requieren de seguridad jurídica y que el Derecho les brinda.

Hablando de que los buques como bienes muebles adquieren o adoptan ciertas características de los bienes inmuebles, se hace necesario analizar el artículo 4º de la Ley de Navegación, al señalar éste que:

" Las embarcaciones y artefactos navales mexicanos estarán sujetos al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción ".

Este artículo según nuestra propia interpretación, hace las veces del artículo segundo de la anterior Ley de Navegación y Comercio Marítimos derogada por la Nueva Ley de Navegación de acuerdo con el artículo Tercero Transitorio de la misma; y que disponía:

" Los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano ".

Antes de seguir adelante, es hace imprescindible advertir que, son buques y artefactos navales mexicanos, los abanderados y matriculados en la Capitanía de Puerto dentro de la República Mexicana que corresponda, (art. 9 LN).

3.- Transcurridos los plazos o las prerrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación sea puesta en servicio;

4.- Cuando quede varado o se fuere a pique, sin que se llaven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

(11) SANORA Y VALENCIA, MIGUEL ANGEL. CONTRATOS CIVILES. ED FORRUAMOS. MEXICO, 1993. pág 301

Ahora bien, al hacer el análisis de las disposiciones anteriormente citadas, se desprende que el buque en alta mar o en aguas de jurisdicción extranjera es considerado como inmueble. Más aún, el artículo 42 de la Constitución Política expresamente señala que, el territorio nacional comprende: IV.- "El espacio situado sobre el territorio nacional, con la extensión y modalidades que establezca el propio derecho internacional".

Incluso, la Corte Internacional de Justicia en el llamado caso "Lotus", estableció que el principio de libertad del mar tiene como consecuencia que el buque en alta mar se asimile al territorio del Estado de su pabellón (bandera), porque como en el territorio, este Estado hace valer su autoridad y ningún otro Estado puede allí ejercer la suya.

En este sentido, explica Raúl Cervantes Ahumada que, el buque ante todo es un espacio marítimo, razón por la cual, el territorio de un Estado no es sino un ámbito espacial en donde el Estado ejerce su jurisdicción exclusiva y esto es el buque. Además el buque es un espacio móvil destinado a introducirse en medio de naturalezas jurídicas cambiantes como son:

- aguas interiores,
- mar territorial nacional,
- mares territoriales extranjeros y alta mar.

Sin embargo, el problema que pudiera surgir, en el fondo se reduce a un conflicto de competencias, puesto que, cuando un buque incurre por aguas extranjeras, está sujeto totalmente a la jurisdicción del Estado costero en los términos de la Convención de Ginebra; y cuando un buque surca las aguas jurisdiccionales de su propio país, se encuentra en ámbito territorial de su competencia nacional; y si navega en alta mar, es un espacio en donde se encuentra constreñido a la competencia de su bandera o pabellón.

Podemos concluir afirmando que, efectivamente el buque de bandera mexicana es una extensión del territorio nacional, es un mueble con un tratamiento jurídico especial como el de los inmuebles, y que alcanza su expresión más formal, al considerarse como mexicanos por nacimiento, a todas aquellas personas que nascan en aeronaves o embarcaciones mexicanas sean de guerra o mercantes (art. 30 apartado A fracc. III de nuestra carta magna).

Hablaremos posteriormente de la nacionalidad de los buques en el punto definido como "Perecnificación del Buque", sin que esto signifique que este tópico no forma parte de la naturaleza jurídica del buque, por el contrario, es parte integrante del mismo.

Simplemente resta dar una clasificación de los buques de acuerdo a su propia naturaleza.

La clasificación de los buques aportada por Solís Guillán, es la siguiente:

1) De acuerdo con el servicio que prestan:

- de pasaje;
- de carga;
- de carga y pasaje;
- buques tanque cisternas;
- dragas;
- salvavidas (destinados para el salvamento de personas y de mercancías);
- guarda faros;
- contra incendios;
- pesca;
- remolcadores;
- servicio de paso;
- de recreo;
- deportivos;
- oceanográficos.

2) Según su medio de propulsión:

- de remo;
- de vela;
- mecánico.

Esta no es la única clasificación que se tiene de los buques; la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo nos da la siguiente:

1) Según su medio de propulsión:

- de remo;
- de vela;
- mecánico.

2) Según a la navegación a la que se dedican:

- de altura;
- de cabotaje;
- mixta.

3) Según otras finalidades:

- remolcadores;
- de salvamento en las costas;
- dragas;
- pontones;
- de industrias a bordo.

La Ley de Navegación en su artículo 9º proporciona una clasificación, la cual señala: "... Para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican en: "...

I.- Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros;
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivos;
- e) Especiales que incluyen dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública;
- f) Artefactos navales.

II.- Por sus dimensiones:

- a) Buque o embarcación mayor: toda embarcación de 500 unidades de arqueó bruto o mayor, que reúnan las condiciones necesarias para navegar;
- b) Embarcación menor: la de menos de 500 unidades de arqueó bruto o menor de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida de arqueó.

El arqueó bruto de una embarcación, es la capacidad de carga concebida en base al volumen. Su unidad es el tonelaje de arqueó, que equivale a 100 pies cúbicos ingleses (m³ 2,831685) y corresponde a unas tres toneladas de porte (Kg 2,831 de agua). Existen 4 medidas principales de arqueó que son:

- a) Tonelaje de arqueó bruto total (gross tonnage).- Es la capacidad de los espacios internos del buque y de los espacios de todas las construcciones encima de cubierta.
- b) Tonelaje de arqueó bruto.- Es el arqueó bruto total excluyendo la capacidad de las construcciones encima de la cubierta.
- c) Tonelaje bajo cubierta de arqueó.- Es la capacidad total interna del buque, debajo de la cubierta de arqueó.
- d) Tonelaje de registro o neto (register or net tonnage).- Proviene del tonelaje bruto deduciendo el volumen de los espacios que no producen flete o pasaje, es decir, excluyendo todo lugar que no se utilice para el transporte de carga o pasajeros, es el tonelaje útil. 12

(12) CASAROLI, GIANNI. ENCICLOPEDIA DEL MAR Y DE LA NAVEGACION. ED. RISOLI. MILAN, ITALIA, 1988.

1.3.- La Fortuna de Mar.-

La fortuna de mar es el buque en explotación, es decir, el buque con todas sus pertenencias y los fletes ganados en el viaje, con sus gravámenes. Es un buque armado y equipado.

En la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimo, se regulaba expresamente a la fortuna de mar (art 132 LNCM), sin embargo en la actualidad ha desaparecido de la Ley de Navegación vigente, y más aún, se ha dispuesto expresamente de acuerdo con el artículo 132 que: " Los propietarios, navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, 1976. Dicha Convención internacional deja en desuso el principio de la fortuna de mar, proponiendo nuevos sistemas para limitar la responsabilidad del naviero, propietario, armador, etc., en la aventura marítima. Sin embargo, considero que aunque en la práctica, por lo menos en México, ya no se atiende al principio de la fortuna de mar, es importante su análisis para conocer mejor el panorama actual.

Ahora bien, ¿ porqué nos hablamos del límite de responsabilidad ?; puesto que la fortuna de mar era considerada como el límite máximo de responsabilidad derivada de la navegación de un buque.

Hay que mencionar que el Derecho Marítimo siempre se ha regido por el principio de la responsabilidad limitada del naviero, y que tiene su origen en el principio de la multiplicidad del patrimonio naval. 13

Cada buque, dice la ley (art 67 LN), constituye con sus accesorios y pertenencias una universalidad de hecho; esto es, un patrimonio separado, o como se ha llamado doctrinalmente "patrimonio afectación"; así el naviero limitaba antes su responsabilidad a la fortuna de mar formada por el buque en relación con el cual la obligación se haya generado, y ahora como lo he mencionado antes, limita su responsabilidad a nuevas fórmulas consagradas en diversas Convenciones Internacionales como la anteriormente citada y la CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, BRUSELAS 1924, conocida como Reglas de la Haya y su Protocolo de Visby, en cuanto a la responsabilidad derivada del transporte de mercaderías por mar.

(13) CERVANTES ANUNADA. ob. cit., pág. 821.

La razón de la existencia de un límite máximo de responsabilidad, como lo era la fortuna de mar, tiene su fundamento principalmente en razones económicas más que de otra índole, ya que de esta manera, se está asegurando la vida económica de la empresa (naviera, armadora, propietaria, salvadora etc.) al enfrentar cualquier responsabilidad nacida de la verificación de un evento en la aventura marítima, pues de lo contrario podría responder con todo su patrimonio, lo que significaría su desaparición jurídica del ámbito comercial marítimo y por consecuencia un menoscabo profundo en la economía nacional de cualquier Estado.

Por lo que respecta al principio de la fortuna de mar, actualmente caído en desuso, cita Díez Mieres, que es común que se llegue a confundir la fortuna de mar con la fortuna terrestre, y nos dice:

" Si un propietario posee varias embarcaciones, cada una de éstas constituye una fortuna de mar como unidad, es un patrimonio afectado a la responsabilidad del propietario. Ahora bien, debo señalar que la responsabilidad naval indirecta es limitable a una sola fortuna de mar, y que la responsabilidad naval directa y toda responsabilidad del armador está respaldada por todos sus bienes de mar y tierra sin limitación alguna ". 14

La fortuna de mar se compone de dos elementos; el buque y el flete.

Con respecto al abandono del buque, el abandonante no tiene obligación ni opción para entregar a sus acreedores el valor del buque en numerario, entrega el buque en el estado material en el que se encuentre.

La fortuna de mar no comprende siempre la totalidad de un buque y los beneficiarios de una expedición según el jurista francés Daniel Danjon, ya que cuando un buque pertenece en común a varios copropietarios, la parte de cada uno de éstos en el buque (quirate) y en el flete, constituye para él una fortuna de mar; cada copartícipe puede pues exonerarse de su responsabilidad por los actos del Capitán o de la tripulación abandonando su parte del buque y del flete. La mayoría de los copartícipes no podrán oponerse, aunque sea soberana en principio para que concierte al buque. 15

Si el buque ha decaído por antigüedad o defecto propio, sería suficiente para el naviero el abandono; sus acreedores marítimos no tienen que reclamarle nada y no pueden acusarle de la disminución de sus fianzas, pues es la suerte de todos los acreedores el sufrir con el deudor de quien son causahabientes, los riesgos de los bienes de éste.

(14) DIEZ MIERES. ob. cit., pág. 57.

(15) DANJON DANIEL. ob. cit., pág. 34.

Por los mismos motivos, si el navío fue deteriorado o destruido a causa de un accidente fortuito o de fuerza mayor, desde el nacimiento de las deudas, de las cuales el armador quiere librarse, hasta el fin del viaje en que han nacido estas deudas o hasta el momento del abandono efectivo. El riesgo también se corre por los acreedores. 16

Con respecto a lo anterior, se hace necesario señalar que, el abandono de un buque debe hacerse por medio de instrumento público. Es un acto unilateral del abandonante que debe ser solemne y debe ser notificado a los acreedores. Esta manifestación es necesaria porque la limitación de responsabilidad mediante el abandono no opera de pleno derecho.

El abandono también puede formalizarse a favor de determinados acreedores, pero en el caso de un abordaje (17), difícilmente puede conocerse y determinarse, sin previa citación pública y judicial quienes lo son. En este caso, el abandono se formula indeterminadamente a favor de los que resultaren ser acreedores de tal barco, o de los damnificados por tal accidente.

Para finalizar, cabe señalar que, en esta liquidación colectiva no concurren solamente los acreedores abandonatarios. Aquellos acreedores que han quedado preferidos (privilegios marítimos) o a quienes no se les puede oponer abandono y conservan sus acciones no sólo sobre la fortuna de mar, sino que también sobre los dividendos de la liquidación de la fortuna de mar, en el grado que les corresponda según su privilegio.

(16) *ibidem* 13.

(17) **Abordaje:** Es el choque producido por el impulso propio entre dos ó más buques independientes entre sí a la hora de navegar. Fuente: **CASAROLI, GIANNI. ENCICLOPEDIA DEL MAR Y DE LA NAVEGACION. ED. RIZZOLI. ITALIA, 1980.**

1.4.- El Buque como Universalidad de hecho.-

La palabra buque comprende, además del casco y quilla, los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar, todos los demás objetos fijos o sueltos, que son necesarios para su servicio, maniobra y navegación, aunque se hallen separados temporalmente. Es decir, lo integran no solamente las cosas que están unidas al mismo materialmente, sino en el sentido de su finalidad para cumplir la navegación. 10

En ese mismo sentido, el multicitado artículo 67 de la Ley de Navegación expresa que, la embarcación comprende tanto al casco como la maquinaria, las pertanancias y accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación; lo que constituye una universalidad de hecho.

Esto no es otra cosa que, al considerar al buque como una universalidad de hecho, se constituya una unidad acónómica, aunque la compongan una pluralidad de bienes accesorios, adheridos o sueltos, cuando concurren al cumplimiento de su fin.

Por considerar al buque como una universalidad de hecho, este patrimonio único del mismo, susceptible de ser afectado en parte o en su totalidad, es una garantía real para el cumplimiento de obligaciones, aun más, cuando se arrienda, fleta, se venda o se hipoteque, van comprendidos con el casco, los accesorios y aparejos, máquinas, provisiones y combustible, además de los fletes devengados o por devangar. 10

De esta manera, por tratarse de una cosa cuya composición resulta de la fusión de muchas otras con vocación ideológica y económica unitaria, nos parece inadecuado plantear una relación jerárquica entre partes y accesorios, ya que unas y otros, en un mismo pia de igualdad, complimentan el objetivo funcional del buque que, como universalidad, es tal si se halla reunido todo lo necesario para su servicio, maniobras y navegación, y deja de serlo si falta ya sea una parte ya un accesorio.

El concepto de buque como universalidad de hecho, presenta suma importancia práctica en los casos de compraventa del buque, limitación de responsabilidad del propietario por abandono, reivindicación, embargo, etc.

(10) HERNANDEZ, ISAL. ob. cit., pág. 76.

(10) LECHUGA MARTINEZ, JOSE LUIS. CIVIL I. FACULTAD DE DERECHO, UNAM. MEXICO, D.F., 1992.

1.5.- El Buque Universalidad de Derecho.-

Ciertos elementos inmateriales le confieren una personalidad muy propia al buque, sin que se le considere como una persona física o moral, estos elementos inmateriales son:

- Nombre.
- Domicilio o matrícula.
- Pabellón o nacionalidad.
- Categoría que tiene el buque en el Registro Público Marítimo.

El buque revierte además de una universalidad de hecho una UNIVERSITAS IURIS, o sea una universalidad de derecho que dimana de la voluntad o funciones que destaca al buque de los demás bienes que componen la fortuna de tierra del armador para fijar la limitación de su responsabilidad. 20

Cabe destacar que, universalidad de derecho y fortuna de mar suponen el mismo concepto teórico legal: el buque dirigido por un Capitán y en explotación, esto es, el buque "in see".

Sin embargo, cuando el buque matriculado y en ejercicio es pierde, total o parcialmente, esa universalidad de derecho o fortuna de mar subsiste, por una ficción de derecho, en las relaciones entre propietario o armador y los acreedores por obligaciones dimanantes de la actividad del Capitán, tal y como lo apuntamos anteriormente al referirnos a la fortuna de mar.

Para finalizar, solamente resta mencionar que abundaremos un poco más sobre la universalidad de derecho del buque, cuando nos avoquemos al estudio del buque como institución de derecho público.

(20) RIPERT, GEORGES. COMPENDIO DE DERECHO MARITIMO. TRADUCCION DE SAN MARTIN, PEDRO G. ED. TIPOGRAFICA ARGENTINA. ARGENTINA, 1954. pág. 42.

1.6.- Personificación del Buque.-

Si bien el buque es un bien mueble, una cosa, objeto de derecho de la propiedad, muy a menudo se ha comparado al buque con la persona.

Entre los autores que atribuyen personalidad jurídica al buque se encuentra Ripert, quien afirma que el buque se asemeja por su condición jurídica a una persona física. La construcción cambia el carácter de los objetos materiales empleados en dicha construcción. Cuando los materiales, bienes muebles corporales están reunidos y el buque ha tomado su forma, nace un bien nuevo, que no tiene los mismos caracteres de las cosas que sirvieron para su construcción. 21

De antemano sabemos que es absurdo sostener que el buque es una persona jurídica, sin embargo, cabe mencionar que esta confusión tiene por origen, el hecho de que en ciertas legislaciones, concretamente las anglosajonas y las germánicas, las acciones derivadas de una causa marítima se ejercitan mediante acciones in-rem, mientras que en las legislaciones latinas, y concretamente en México, se ejercitan mediante acciones in-persona, reservándose exclusivamente las acciones in-rem o acciones reales para reclamar la herencia, la reivindicatoria, los derechos reales y la declaración de libertad de gravámenes.

En ese sentido, ciertos autores anglosajones afirman que, el buque tiene como las personas un nombre que lo designa; se distingue de los buques de recreo de los que están dedicados al comercio o la defensa del país; tiene un domicilio que es el puerto de matrícula y donde se conservan las actas que le conciernen; tiene una nacionalidad, puesto que navega arbolando un pabellón (bandera), y muere cuando es demasiado viejo y es declarado innavegable. Más aún, se puede poner en pleito o él mismo puede litigar, pues en las causas marítimas el Capitán lo personifica. 22

(21) *ibidem* 20.

(22) GRINE, ROBERT. SHIPPING LAW. 2ª EDICION. CONCISE COLLEGE TEXTS, SWEET & MAXWELL. LONDRES, 1991. pág. 57.

Si partimos de la premisa de que una persona jurídica individual (entendida ésta como todo ente susceptible de adquirir derechos y contraer obligaciones) posee atributos que la ley le otorga y que por lo tanto, le permiten diferenciarse de las demás como lo son: nombre, nacionalidad, domicilio, estado civil, capacidad y patrimonio, podemos decir de la misma manera, aunque sea imposible afirmar que el buque tiene personalidad jurídica, que es cierto que el buque es un bien jurídicamente matriculado e individualizado por cierto número de caracteres que lo distinguen de los demás.

Ahora bien, tomando en consideración los atributos de las personas jurídicas, señalaremos el porqué no se puede considerar al buque como tal.

Si bien es cierto que todo buque debe de llevar un nombre, que no puede ser igual al de otro de idénticas características, y cuyo cambio debe autorizarlo la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa solicitud del propietario (art. 39 del Reglamento para el abanderamiento y matrícula de los buques mercantes nacionales), y además, todo buque abanderado debe de llevar visible su nombre en la cara de la popa (art. 7 y 19 del citado Reglamento), es indudable también, que esta serie de requisitos jamás podrían recaer sobre las personas jurídicas.

Lo único que es semejante, es el hecho de que el nombre y generales de una persona jurídica se asientan en el Registro Civil o en el Registro Público del Comercio, según corresponda, también el buque por disposición de ley se inscribe en el Registro Público Marítimo Nacional, debiendo indicar su nombre (artículos 13 y 19 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional).

Si entendemos por nacionalidad, el vínculo jurídico político que relaciona a un individuo con un Estado, se deduce que los buques no poseen este atributo.

No obstante lo anterior, la práctica internacional ha hecho que ésta palabra se extienda y se utilice para hacer referencia a la relación auténtica entre el Estado y el buque. Así, por ejemplo, el artículo 91 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, establece "que cada Estado determinará los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho de enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque. Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho de enarbolar su pabellón".

Además, los buques según lo dispuesto por el artículo 92 de la citada Convención, sólo pueden tener una nacionalidad, la del Estado que otorgó el uso de su bandera; si navegara bajo las banderas de dos ó más Estados no podría ampararse de ninguna de esas nacionalidades.

Sin embargo, consideramos necesario mencionar que existe excepción a esta regla y se presenta en los casos de doble registro de las embarcaciones en los términos de la Convención de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los Buques, de 1986, aceptada por México, en donde se permite que un buque inscrito en un pabellón extranjero enarbore el pabellón nacional, sólo si el buque está dado en fletamento a caso desnudo a un naviero nacional, y sólo navegará bajo el pabellón nacional durante el período de inscripción del fletamento.

Como podemos observar, nuestra norma suprema (art. 91 de la multicitada Convención) da la pauta para afirmar, que serán buques mexicanos aquéllos que estén autorizados por el Estado para enarbolar la bandera nacional, salvo la excepción aludida.

Y solamente podremos estar seguros que un buque posee la nacionalidad mexicana, cuando le haya sido expedida la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula (art. 9 Ley de Navegación).

Sólo resta mencionar que, conforme al artículo 12 de la Ley en comento, se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I.- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley;
- II.- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
- III.- Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa;
- IV.- Las decomisadas por las autoridades mexicanas, y
- V.- Las que sean propiedad del Estado Mexicano.

Por lo que se refiere al domicilio de los buques y entendiendo por éste el lugar normal de cumplimiento de obligaciones y ejercicio de derechos políticos o civiles, concluimos que tampoco posee éste atributo, dado que de acuerdo con el artículo 7º del Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, éstos deben ser matriculados en el domicilio del propietario o su representante, quienes son los únicos que pueden ser sujetos de derecho, que sirven de centro de imputación normativa, razón por la cual, no podemos olvidar, que el buque nunca puede ser objeto directo del Derecho.

Por lo que se refiere al estado civil, capacidad y patrimonio, consideramos que es evidente que ni siquiera hace falta realizar ninguna reflexión al respecto, ya que el primero indica la situación de un individuo frente al Estado y su familia, en el segundo, el buque no es titular de derechos y obligaciones, ya que existe debido a la voluntad de su dueño, y con respecto al último, como ya mencionamos anteriormente, el buque carece de patrimonio toda vez que no puede llegar a ser objeto directo del Derecho, sobre él caerán siempre los derechos y obligaciones de su propietario.

Los atributos señalados, pueden asemejar al buque con la persona jurídica aunque no se considere a éste como tal, cabría entonces señalar, que quizás cierta confusión se deriva del hecho de que, en cierta manera algunos giros de expresión señalados en la Ley lo personifican, por ejemplo: "cada buque soportará su daño", "el importe de las averías comunes se reparte proporcionalmente entre el buque, su flete y la carga"; incluso en ciertas Convenciones Internacionales Ratificadas por México, como la de Bruselas sobre Abordajes en su artículo 3 cita: " si el abordaje se debiera a falta cometida por uno de los buques ", o bien la Convención de Bruselas sobre Conocimiento de Embarque, Reglas de la Haya, en su artículo 4 cita: " ni el buque ni el transportador serán responsables ".

En donde sí tiene el buque personalidad jurídica, aunque sólo en el orden procesal, es en Inglaterra, donde las Cortes no citan en justicia al Capitán ni al propietario para responder a la demanda, sino al mismo buque como si el buque fuera el obligado; lo que no significa que al buque se le considere sujeto pasivo de las obligaciones que su tráfico ha generado. 23

(23) DISEÑOS. ob. cit., pág. 78.

1.7.- El Buque Institución de Derecho Público.-

Hemos considerado al buque como una universalidad de derecho, de carácter privado. Pero, además, el buque es, y en grado eminente, una universalidad de derecho público.

Esto en razón, de que el buque constituye una comunidad legal organizada, esa comunidad está gobernada por un comandante que representa y aplica la ley del Estado cuyo pabellón enarbola.

Sobre la población y bienes que congrega, en el buque impera esa ley y su jurisdicción no solamente en aguas territoriales sino preponderantemente en alta mar donde no alcanza ninguna otra. 24

Además, se hace necesario reflexionar, dentro de este apartado, el tópico que se refiere a las normas legales y jurisdicción a que está sometido un buque. En ese sentido, los preceptos legales de la Ley de Navegación son aplicables a todo buque, ya esté destinado al ejercicio de actividades comerciales o ya lo esté a un fin no lucrativo.

Igualmente, deben incluirse dentro de las causas de jurisdicción marítima a aquellas que conciernen, no solamente a los buques de comercio, sino a todos los mercantes, aun no dedicados al tráfico, porque el artículo 3º de la Ley en cita, al conferir a los tribunales del fuero federal todo lo relacionado con las vías generales de comunicación por agua, la navegación y el comercio marítimos en las aguas interiores y en las zonas marinas mexicanas.

Es oportuno mencionar que, por lo que respecta a todas aquellas embarcaciones de distinta estructura naval, especializadas en ciertos servicios marinos, como las grúas, chatas, pontones, remolcadores, cuya condición debe equipararse a la de los buques, y además a todos los artefactos navales, que por el simple hecho de flotar y navegar en vías generales de comunicación por agua, se encuentran también constreñidos a la jurisdicción federal.

(24) GONZALES LEBRERO. ob. cit., pág. 89.

CAPITULO SEGUNDO

" LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO POSITIVO MEXICANO ".

El ejercicio navegatorio en general y la práctica del comercio marítimo en particular han exigido siempre el aporte de grandes capitales, que se han ido incrementando con los años en proporción directa al aumento e importancia del tráfico.

Desde las primeras épocas de la navegación hasta nuestros días se han adoptado distintos sistemas, algunos limitados a la esfera de la acción de los particulares y otros nacidos de la preocupación de los Estados en cuanto al sostenimiento y desarrollo de sus respectivas marinas mercantes.

Las formas en las cuales la comunidad se organizaba para la explotación marítima, respondieron a diversos elementos directamente vinculados a factores de carácter financiero, siendo la preocupación principal, la manera de financiar la expedición, que en algún tiempo era facilitada a través de la institución conocida como " nauticum foenus " o préstamo a la gruesa; préstamo cuya exigibilidad se supeditaba al feliz arribo de un buque y que fue una figura regulada en nuestro Código de Comercio. 25

Más adelante, el derecho marítimo tomó prestado del derecho civil una figura que le es totalmente extraña, la hipoteca, y algunas legislaciones del mundo, casi la mayoría, entre ellas la nuestra, la incluyen entre los recursos previstos para llevar adelante la aventura marítima.

Iniciamos comentando acerca del crédito naval, por ser la hipoteca un recurso crediticio naval, que tiene por objeto no sólo hacer posible la realización de una expedición sino el mantenimiento de todo un sistema de expediciones, y en particular la renovación de la marina mercante, la modernización de las unidades y la realización de las grandes reparaciones que éstas requieran.

2.1.- Concepto.-

Si el derecho marítimo ha extendido su influencia al derecho terrestre, que ha adoptado contratos como el seguro y otras instituciones jurídicas propias de la navegación; el derecho terrestre, a su vez, ha obrado sobre el marítimo aportando a éste, la garantía real por excelencia de los negocios civiles, la hipoteca.

(25) VASQUEZ DEL MERCADO, OSCAR. CONTRATOS MERCANTILES. MEXICO. FORRUA. 1992. pág. 5.

Entonces la hipoteca en sentido lato es pues: " un derecho real que se constituye sobre bienes determinados, generalmente inmuebles, enajenables, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño del bien gravado, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y preferencia en el pago, para el caso del incumplimiento de la obligación ". 26

Una vez que hemos definido a la hipoteca, se hace necesario destacar que dentro del campo del derecho marítimo, no existe un concepto definitivo de hipoteca marítima, por el contrario, se han elaborado diversas definiciones en torno a ella, cuyas variaciones se deben a cada autor y al sistema jurídico aplicable.

Así podemos citar a William Tetley, quien afirma que el "mortgage" hipoteca, es una de las tres mayores contribuciones efectuadas por el common law al derecho de los privilegios marítimos, como lo es la hipoteca; y sigue diciendo que, desde una perspectiva del derecho civil, una hipoteca sobre un buque viola los principios básicos que se refieren a que sólo los bienes inmuebles podrían ser hipotecados, siendo que un buque es un bien mueble por naturaleza de acuerdo con el artículo 190 del Código de Comercio francés de 1807.

En Inglaterra fue hasta 1894, con las últimas modificaciones al Merchant Shipping Act, cuando se dio jurisdicción a la corte de la " equity " para conocer de estos asuntos, proclamando al " mortgage " como un medio seguro para la financiación en el derecho marítimo. 27

Se hace preciso destacar que, para los ingleses, el término "hipoteque" o hipoteca, difiere del término "mortgage", en el sentido de que el propio término "hipoteque maritime" es mal interpretado por el derecho francés. La "hipoteque" en el derecho civil recae solamente sobre inmuebles y más aún, confiere no un inmediato derecho a la posesión, pero sí un derecho en contra de los procedimientos de venta de la propiedad, el cual debe ser demandado ante la corte. Mientras que el " ship mortgage " en el derecho inglés, da un derecho inmediato de posesión al acreedor hipotecario, quien puede acceder a la posesión del buque en cuestión, por el simple envío del aviso "notice", sin que para ello sea necesaria la intervención de la corte. 28

Nosotros por lo pronto, no tenemos los problemas que aduce William Tetley, en el sentido de que nuestro código civil vigente, ya no requiere que la hipoteca recaiga sólo sobre bienes inmuebles, esto en razón de que el código civil de 1884 establecía en su artículo 1823 que: " la hipoteca es un derecho real que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales ", y el actual código suprimió ese requisito, por lo tanto existe la posibilidad de constituir hipotecas sobre bienes muebles, aún cuando en la práctica no se acostumbra, con la sola excepción de las hipotecas sobre buques y aeronaves. 29

A este respecto, el propio artículo 90 de la Ley de Navegación dispone que:

" se podrá constituir hipoteca de un buque o artefacto naval construido o en proceso de construcción, por el propietario, mediante contrato, que deberá constar en documento otorgado ante notario o corredor públicos o cualquier otro fedatario en el país o en el extranjero.

Partiendo de la base anterior, sólo resta mencionar algunos conceptos que sobre la hipoteca marítima, se han proporcionado por diversos autores. Con el término " hipoteca ", de acuerdo con el derecho positivo mexicano, se designa tanto al contrato, como al derecho real de garantía, siendo de esta manera, para nosotros el concepto de hipoteca marítima más ad hoc, es: " aquel que se constituye sobre un bien determinado (en este caso buques) y enajenable, para garantizar el cumplimiento de una obligación, sin desposeer al deudor hipotecario del bien y que da derecho a su titular de persecución y en caso de incumplimiento de la obligación, de enajenación y preferencia para ser pagado con el producto de la enajenación, en el grado de prelación que señale la ley ".

Para Leopoldo González Revilla, la hipoteca naval es un derecho real constituido sobre una nave ajena en garantía de un crédito, en cuya virtud el acreedor, si no se le paga la deuda en el plazo convenido, puede hacer embargar y vender la nave hipotecada. 30

Para Héctor Adolfo Schuldreich Tallada, la hipoteca naval es el derecho real que afecta y se constituye sobre una nave; por consiguiente ella, sólo puede ser otorgada por el propietario de la misma, que es quien puede disponer de ella en esa forma; o por su mandatario con poder especial para hacer el contrato. 31

Para finalizar con este punto, citaremos a Rodolfo González Lebrero, quien define a la hipoteca naval como el derecho real constituido en seguridad de un crédito en dinero sobre un buque de diez toneladas de arqueado total como mínimo o sobre un buque en construcción de el mismo tonelaje. 32

(26) ROJINA VILLEGAS. ob. cit., Tomo Sexto, Vol. III. pág 25.

(27) TETLEY, WILLIAM. MARITIME LIENS & CLAIMS. INTERNATIONAL SHIPPING PUBLICATIONS. CANADA. 1990. pág 206.

(28) GRINE, ROBERT. SHIPPING LAW. CONCISE COLLEGE TEXT. SWEET & MAXWELL. ENGLAND. 1991. pág. 69.

(29) SANORA Y VALENCIA. ob. cit., pág 323.

(30) GONZALEZ REVILLA, LEOPOLDO. LA HIPOTECA NAVAL EN ESPAÑA. IMPRENTA DE LA INFANTERIA DE MARINA. MADRID. 1988. pág. 3.

(31) SCHULDREICH TALLADA, HECTOR. DERECHO DE LA NAVEGACION. LUMEN. BUENOS AIRES. 1984. pág. 241.

(32) GONZALEZ LEBRERO. ob. cit., pág. 380. Concepto tonelaje de arqueado, ver cita 12.

2.1.- Elementos.-

Mencionamos que la hipoteca es un derecho real, partiendo de esa premisa, concluimos que su existencia es independiente de que tenga como fuente de creación un contrato, una manifestación unilateral de voluntad o una disposición judicial.

El primer elemento resulta del hecho de que la hipoteca marítima sea un derecho real, ya que confiere a su titular una seguridad jurídica "absoluta" de su interés, mismo que no estará condicionado a la voluntad ajena, dado que como ya conocemos, la característica de ésta, es ser un derecho a la conducta con respecto a los bienes, en tanto estos existan en la naturaleza, sean determinados en cuanto a su especie, continúen en el comercio y sean enajenables.

Más aun, la hipoteca marítima por ser un derecho real, es oponible erga omnes y por tanto, los bienes hipotecados conservan el gravamen aun cuando se transmita su propiedad a un tercero. Cabe resaltar que, para los efectos de hacer oponible frente a terceros este derecho, se hace necesaria la inscripción de este gravamen en el Registro Público Marítimo Nacional, tópico que analizaremos posteriormente.

Como segundo elemento, sabemos que este derecho real se constituye sobre un buque, razón por la cual, se hace imprescindible nuevamente su conceptualización.

Ya hemos citado este concepto, sin embargo, en afán de perfeccionar y de evitar a toda costa los problemas que trae consigo la conceptualización del término; tópico aludido en el Capítulo Primero de este trabajo, tomaremos como tal, al definido por el artículo 2º de la Ley de Navegación que cita:.. " toda construcción destinada a navegar cualquiera que sea su clase y dimensión ".

Partiendo de esa base, tenemos que el buque sobre el cual se constituye el derecho real de hipoteca, debe ser determinado y enajenable.

Por lo que respecta a la determinación del buque, existe disposición legal expresa que así lo requiere; me refiero al artículo 90 de la Ley de Navegación y al artículo 2895 del Código Civil para el D.F., que es de aplicación supletoria de acuerdo con el artículo 5º de la Ley de Navegación.

En la práctica esta exigencia no representa ningún problema, debido a que el buque debe ser abanderado y matriculado previamente a la constitución del gravamen, según los artículos 7 y siguientes de la Ley de Navegación, es facultad de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, el autorizar la dimisión de bandera y cancelación de matrícula de un buque, siempre y cuando se verifique que se han cubierto o garantizado suficientemente los créditos laborales y fiscales, así como la existencia de constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional.

Si recordamos que el artículo 90 de la Ley de Navegación, citado anteriormente, permite la constitución del derecho real de hipoteca sobre buques en construcción; esta posibilidad no constituye excepción alguna a la exigencia de determinación del buque, como podría pensarse, ya que se hace necesario el aviso de inicio de construcción del mismo a la autoridad marítima, indicando las características que éste tendrá y la verificación de que la obra se realice de conformidad con los planos de construcción previamente aprobados por Sociedad Clasificadora reconocida oficialmente o incluso por la propia autoridad marítima; (art. 59 y 61 de la Ley de Navegación).

No obstante lo anterior, y en concordancia con el artículo 2895 del Código Civil que cita: la hipoteca sólo recae sobre bienes especialmente determinados; podemos afirmar que existe una excepción a esta regla, al permitir la propia Ley de Navegación la hipoteca respecto de la parte alícuota del derecho de un copropietario, ya que la proporción indivisa del copropietario de un bien, no es determinada y sólo puede determinarse al concluir la copropiedad por la división del bien.

A este respecto los artículos 73 y 74 de la Ley en comento, expresan que, las deliberaciones de los copropietarios de un buque se resolverán por mayoría de quórum, así las reparaciones que importen más de la mitad del valor del buque o para la constitución de hipoteca sobre éste, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos 75 quórum, o bien, si el deseo es vender el buque, la decisión deberá ser tomada por unanimidad. Para el caso en que no estuvieren de acuerdo los copropietarios, el juez competente podrá decidir, a petición de uno o varios quórum y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios.

De lo anterior, se desprende que ningún quórum podrá hipotecar o gravar sus quórum, sin el consentimiento expreso de 75 de éstos, para el caso de venta de la parte gravada, los quórum tienen en todo momento el derecho del tanto.

En este caso, previa verificación de las reglas citadas, la hipoteca sólo gravará la parte que corresponda en la división al deudor hipotecario, y el acreedor tiene el derecho de intervenir en la división, a efecto de impedir la aplicación a su deudor, en su perjuicio, de una parte del bien con valor inferior al que legalmente corresponda, (art. 2902 Código Civil).

El hecho de que la Ley permita la hipoteca sobre parte alicuota en la copropiedad, obedece a que esta falta de determinación del bien hipotecado no tiene inconvenientes, ya que no perjudica al crédito del deudor, ni tampoco impide la constitución de ulteriores gravámenes. 33

Por lo que se refiere a la exigencia de que el buque sea enajenable, responde sencillamente a la finalidad que se persigue con la constitución de la hipoteca marítima, dado que ésta otorga a su titular la facultad o derecho de venta para el caso de incumplimiento de la obligación principal, cosa que no se podría alcanzar si el buque fuese inalienable.

La razón de ser de lo anterior, obedece a que su valor constituye técnicamente la garantía de cumplimiento de la obligación principal, y por tanto, sino se pudiere vender, no podría obtenerse ese valor con que pagar el crédito garantizado.

El artículo 2906 del Código Civil del D.F. señala que sólo los bienes que pueden ser enajenados pueden ser hipotecados.

Siguiendo adelante, tenemos que la hipoteca es un derecho real que se constituye sobre buques, determinados y enajenables, que tiene por objeto garantizar el cumplimiento de una obligación.

Efectivamente este último elemento es el que le da fuerza como derecho real, ya que se trata de un derecho real de garantía en el que el titular se encuentra facultado para exigir la venta del buque en el caso de incumplimiento de la obligación principal y no tiene por tanto, la inmediatez con el objeto indirecto de la hipoteca marítima, el buque.

Como todo derecho real de garantía, ésta no tiene vida independiente, sino que depende de un derecho personal o de crédito. La accesoriedad de la hipoteca marítima, al igual que otros derechos de la misma naturaleza, ha sido impugnada por diversos autores, quienes sostienen que por razones de orden práctico este derecho real puede separarse de la obligación principal; sin embargo, nosotros consideramos que salvo contadas excepciones, se cumple con el principio que lo accesorio sigue la suerte de lo principal. 34

(33) SAMORA Y VALENCIA. ob. cit., pág. 323.

Una vez analizado lo anterior, y siguiendo adelante con el estudio propuesto, cabe señalar que este derecho real de garantía no despoja al dueño del buque.

Este elemento es de suma importancia, la razón es obvia, si tomamos en cuenta que un buque representa una inversión inmensa que no puede hacer la empresa naviera con sus propios recursos, viéndose obligada a pedir financiamiento ya sea privado o de alguna institución gubernamental, es menester conservar la cosa, a fin de generar la suficiente riqueza en aras del cumplimiento exacto de la obligación principal, de lo contrario, estaríamos frente al derecho real de prenda y no tendría ningún sentido otorgar el buque a manos del acreedor, puesto que el buque por sí mismo, no podría cumplir con su finalidad de valor y generador económico.

Finalmente, el último elemento que integra nuestro concepto de hipoteca marítima, es aquel que se refiere a los derechos de persecución, venta y preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.

El derecho de persecución, consiste en que el gravamen continúa sobre el bien aun cuando se transmita su propiedad o se constituya sobre él nuevos derechos o gravámenes, o se entregue la posesión a otra persona. Este derecho le asiste al titular del derecho real, para perseguir al buque, recuperarlo y ejercitar los otros 2 derechos (venta y preferencia de pago), sin embargo, también se requiere tal y como la Ley de Navegación lo señala, que la hipoteca conste en escritura pública y la misma sea inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional, a fin de hacer este gravamen oponible frente a terceros.

Existe una excepción a esta regla y se presenta cuando se entabla pleito entre los que contrataron la hipoteca, procederá el juicio hipotecario sin necesidad del requisito del registro, siendo siempre condición indispensable para inscribir la cédula, que esté registrado el bien a nombre del demandado y que no haya inscripción de embargo o gravamen a favor de tercero. Lo anterior encuentra fundamento, en virtud del artículo 469 del Código de Procedimientos Civiles del D.F. aplicado supletoriamente por disposición del artículo 94 de la Ley de Navegación y del artículo 1051 del Código de Comercio, el cual, es de aplicación supletoria a nuestra materia en los términos del artículo 5º, fracc. II de la Ley de Navegación. 38

(34) " La excepción a la regla se presenta en 3 supuestos.....
Primero: la hipoteca puede constituirse para garantizar obligaciones futuras o sujetas a condición suspensiva.....
Segunda: bien sea cuando un tercero constituya garantía hipotecaria para garantizar una deuda de otro, o cuando el deudor enajena el bien gravado..... Tercera: se dice que la hipoteca puede sobrevivir al crédito, en los casos de novación cuando expresamente el acreedor de la nueva deuda se reserve la garantía hipotecaria " , BORJA SORIANO, MANUEL. TEORIA DE LAS OBLIGACIONES. TOMO I. ED. FORRUA. MEXICO, 1986. pág 138.

Para finalizar cabe mencionar que, este derecho procede en contra de poseedores a título de dueño, en contra de terceros adquirentes, y lógicamente, en contra de quien otorgó la garantía.

El derecho de venta o enajenación del bien gravado, otorga al acreedor, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a que se enajene el bien gravado, para que una vez resuelto lo anterior, se aplique el valor obtenido al pago del crédito.

La enajenación puede ser mediante la intervención judicial o extrajudicialmente. La primera se estará a lo previsto en el Código de Procedimientos Civiles y el acreedor puede adquirir la cose hipotecada en el remate judicial y también puede adquirirla por adjudicación en el caso de que no se presenten otros postores en la audiencia de remate.

Si el arreglo fuere extrajudicial, se estaría al acuerdo que las partes hayan tomado, para el efecto de realizar una compraventa en los términos pactados. Dicha convención consiste generalmente, en transmitir la propiedad del buque como dación en pago de la obligación garantizada, en el precio que fijen al hacerse exigible la deuda.

El derecho de preferencia, entendido este, en cuanto al grado, calidad o fecha de constitución del mismo, se traduce simplemente, como el principio general del derecho que estatuye, "quien es primero en tiempo, es primero en derecho".

Esto no es otra cosa, mas que el derecho del acreedor a ser pagado por el monto de su crédito con el producto de la enajenación del buque hipotecado, en el grado de preferencia que señala la ley.

A este respecto dispone el artículo 90 de la Ley de Navegación que, la hipoteca sólo puede constituirla el propietario del buque y debe hacerse por medio de escritura pública y ser inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.

De esta manera, si se constituyesen varias hipotecas sobre un mismo buque o sobre una parte de él, el orden de su inscripción establecerá la prioridad entre ellas, y respecto de las constituidas el mismo día, se determinará según la hora de su inscripción.

Sin embargo, este derecho ha sido fuente de problemas a lo largo de los años, puesto que se ha planteado la interrogante de saber, cuál es la ubicación de la hipoteca marítima frente a los demás acreedores del propietario o armador y que tienen el carácter de ser privilegiados también.

(35) ROJINA VILLEGAS. ob. cit., Tomo Sexto. Vol. III. pág. 31.

Conforme a la Ley de Navegación, los acreedores hipotecarios siguen el orden de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional después de los acreedores privilegiados, es decir, después de satisfechos estos últimos, tienen cabida los créditos garantizados con hipoteca marítima, lo cual, desde luego, produce un lógico desaliento en las eventuales inversiones, puesto que tienen delante de ellos a un gran número de acreedores titulares de créditos de gran importancia económica.

Un privilegio marítimo sobre el buque, es el derecho dado por la Ley de Navegación a un acreedor del propietario o del armador, para que se le pague con preferencia a otros, así el artículo 80 de la Ley en comento, dispone el siguiente orden para el caso de un buque en operación:

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

II) Los créditos derivados de indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevividas en tierra o agua, en relación directa con la explotación del buque;

III) Los créditos por la recompensa por el salvamento del buque;

IV) Los créditos a cargo del buque derivados del uso de instalaciones e infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje;

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

Asimismo, como hemos mencionado antes, la hipoteca puede constituirse sobre buques en construcción y en ese sentido, el artículo 84 de la Ley cita, dispone que los privilegios marítimos sobre un buque en construcción o reparación son los siguientes:

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

II) Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción del buque; y

III) Los créditos del constructor o reparador del buque, relacionados en forma directa con su construcción o reparación.

Es muy importante tener presente que, el pago de estos conceptos debe efectuarse en el orden indicado; que los créditos relativos al último viaje del buque, son preferentes a los derivados de viajes anteriores; que los privilegios no se extinguen por el cambio de propietario, sino en la forma y términos que señalen las leyes respectivas; que el privilegio del constructor y el reparador se extingue con la entrega del buque; y que la acción para exigir el pago de un crédito privilegiado sobre un buque, se ejerce ante la autoridad competente del puerto de su matrícula, extinguiéndose en un año, a partir del momento en que éstos se hicieron exigibles, a menos que se haya ejercitado una acción encaminada al embargo o arraigo del buque.

Además de lo anterior, consideramos necesario señalar que el constructor o el reparador del buque puede ejercer su derecho de retener el buque, hasta en tanto no se satisfagan dichos créditos (artículo 85 de la Ley de Navegación).

La razón de ser de los privilegios marítimos, atiende directamente a la importancia y trascendencia de los privilegios citados en la vida del tráfico marítimo.

Ahora bien, volviendo al tema de la hipoteca, sólo resta mencionar que, conforme al artículo 91 de la Ley de Navegación, el gravamen real de hipoteca pasa inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados y que este gravamen real tiene preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar al buque.

Las reglas especiales para fijar el grado de prelación entre créditos de igual naturaleza, no considerados como privilegiados, se encuentran contenidas en los artículos 25 y 30 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional y 2982 y 3016 del Código Civil para el D.F.

2.3.- Qué comprende la Hipoteca Marítima.-

La hipoteca comprende al buque que garantiza el crédito y como hemos señalado, el buque es toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

Esta construcción destinada a navegar, constituye una universalidad de hecho en los términos del artículo 67 de la Ley de Navegación, puesto que comprende tanto al casco como la maquinaria, las pertenencias y los accesorios fijos o móviles, destinados de manera permanente a la navegación y al ornato del buque.

Para Sánchez Medel, la universalidad es la masa de bienes que forman parte del activo patrimonial de la persona y que se agrupa en relación con un fin económico.

Como ya hemos mencionado, al ser considerado el buque como una universalidad de hecho, la garantía hipotecaria recae sobre el buque y aparejos, y si ha sufrido un siniestro, sobre sus restos o sobre su producido.

Los contrayentes pueden convenir en su contrato que la hipoteca afecte a todo el buque o a una parte de él.

El artículo 92 de la Ley de Navegación, dispone que en caso de deterioro o pérdida grave del buque, el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre los derralictos y además sobre:

- I) Las indemnizaciones debidas por daños materiales ocasionados al buque;
- II) Los importes debidos al buque por avería común;
- III) Las indemnizaciones por daños ocasionados al buque, con motivo de servicios prestados;
- IV) Indemnizaciones de seguro.

Aparte de las anteriores, cabe señalar que, la hipoteca se extenderá a la última anualidad de intereses, salvo pacto en contrario, además, es de mencionarse que la hipoteca se extiende, incluso aunque no se exprese, a las mejoras del buque y a los objetos muebles incorporados permanentemente al buque, en virtud de lo dispuesto para tal efecto en el Código Civil del D.F., que es de aplicación supletoria en la materia.

Por lo que respecta a las mejoras del buque, debemos decir que éstas pueden ser clasificadas como necesarias, útiles y voluntarias.

En cuanto a las primeras, se refieren a todas aquellas sin las cuales el buque se pierde o sufre un daño; las útiles, son aquellas que sin ser necesarias aumentan el valor del buque; y las voluntarias, serán todas aquellas que sirvan sólo de ornato al buque, serán pues, caprichos del propietario.

Parece ser que en cuanto a los muebles incorporados permanentemente, el legislador comete un error, ya que difícilmente se pueden incorporar muebles a los muebles, sin embargo, como ya hemos mencionado, al buque se le da un tratamiento jurídico especial siendo mueble, ya que por sus propias características, como hemos visto, lo equiparan a los inmuebles en alta mar. En este sentido y atendiendo a la naturaleza del buque, podemos entender que la incorporación de un bien mueble a éste de forma permanente, lo incluye dentro de la universalidad de hecho que constituye.

Por lo que hace a la última anualidad de intereses, a las indemnizaciones de seguro y daños causados al buque directamente o con motivo de la prestación de un servicio, consideramos que por sí solos se explican, razón por la cual, no ameritan comentario.

En cuanto a los importes debidos al buque por avería común, son todas aquellas aportaciones que deben efectuar todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

De acuerdo con lo anterior, consideramos necesario mencionar que conforme al artículo 115 de la Ley en comento, la avería es todo daño o menoscabo que sufra el buque en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el puerto de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación del buque, de la carga o ambos.

Las averías se clasifican en dos:

a) Avería común o gruesa, que se presenta cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en riesgo común de la navegación. En este tipo de averías las aportaciones que deben efectuarse, serán de acuerdo a los términos apuntados.

b) Avería particular o simple, que será toda aquella avería no considerada como gruesa o común, y la misma será a cargo del propietario de la cosa que sufre el daño o que realiza el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones que se intente contra terceros.

Sólo resta mencionar que los derrelictos, es una figura de reciente creación no comprendida en la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimo, y que se refiere a los buques que se encuentran en estado de no navegabilidad, incluyendo sus provisiones y carga, máquinas, anclas, cadenas y todos sus restos, así como las mercancías tiradas o caídas al mar, y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados, ya sea flotando o en el fondo del mar, en las aguas territoriales o cualesquiera aguas donde México ejerza soberanía o jurisdicción.

Por otra parte y siguiendo los lineamientos de la práctica común, la hipoteca puede extenderse al flete, si así se pacta. Sabemos que el flete, es el precio que se paga por el transporte marítimo de mercancías, de este modo, se extenderá la hipoteca únicamente, cuando el flete sea gravado de forma expresa, en cuyo caso, debe transcribirse y anotarse dicho gravamen.

Es de mencionarse que en algunas leyes, como la belga de 1908, la garantía hipotecaria sobre el buque abarca asimismo el flete. ³⁶ Esto en razón de que se supone que los fletes son el producto que permite al buque proseguir con las expediciones.

Finalmente consideramos necesario señalar, que el derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios del buque, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegio sobre el mismo, y que si lo accesorio fuera indispensable para la navegación, los terceros que tengan derecho de propiedad sobre ellos no podrán separarlos del buque, pero podrán pedir al Juez que constituya la copropiedad del buque y que determine la proporción que en ella les corresponda.

(36) DIES MIERES. ob. cit., pág. 26.

2.4.- Características.-

Hemos mencionado con anterioridad que, el concepto de hipoteca designa tanto al contrato como al derecho real de garantía y en ese sentido, además de las características señaladas, considero conveniente hacer mención de otros elementos de importancia que conforman a este derecho real de garantía en la legislación de la materia marítima.

1) La naturaleza accesorio de la hipoteca y del contrato, descansa en razón de su dependencia respecto de la existencia y validez de la obligación garantizada, por lo que en términos generales, la nulidad, transmisión, duración o extinción de la obligación, influyen sobre la hipoteca.

En ese sentido, el artículo 2941 fracc. II del Código Civil del D.F., ordenamiento de aplicación supletoria, dispone que la extinción de la obligación garantizada origina la extinción de la hipoteca; y los artículos 2032 y 2055 disponen que, la cesión origina la transmisión del derecho hipotecario, pero no la produce la cesión de la deuda.

Visto lo anterior, concluimos que, en términos generales la hipoteca marítima sigue el principio que se refiere a, " lo accesorio sigue la suerte de lo principal ", salvo las excepciones aludidas. (ver cit., 34).

Refiriéndonos únicamente al contrato de hipoteca, podemos decir que este se clasifica como un contrato accesorio; unilateral, porque sólo genera obligaciones para el deudor hipotecario; gratuito, porque sólo genera provechos para el acreedor consistentes en la seguridad desde el punto de vista económico, de que será cumplida la obligación del deudor en su favor o indemnizado en caso de incumplimiento, y sólo por excepción oneroso, cuando el acreedor pague una contraprestación al deudor hipotecario por la celebración del contrato y la constitución del derecho real, en cuyo caso también será bilateral; consensual en oposición a real, porque no se requiere de la entrega de la cosa para el perfeccionamiento del contrato, es más, el deudor jamás entregará la cosa, al menos que se haga efectiva la garantía; formal, puesto que la ley exige que el contrato sea consignado en escritura pública pasado ante la fe de un notario o corredor públicos. 37

(37) SANORA Y VALENCIA. ob. cit., pág. 321.

2) La hipoteca es una garantía real para el cumplimiento de obligaciones de la cual depende, lo que significa que el valor del bien hipotecado está garantizando en forma preferente el cumplimiento de esa obligación, independientemente de la garantía tácita que representa todo el patrimonio del deudor, cuando éste es el que ha constituido el gravamen.

3) La celebración del contrato origina la creación del derecho real de hipoteca con los efectos apuntados.

4) Para que produzca la hipoteca los efectos de derecho real, oponible erga homines, debe recaer sobre buques especialmente determinados, identificables y enajenables, puesto que su finalidad es la de servir de garantía para el cumplimiento de la obligación y en ese sentido, el contrato debe constar en escritura pública e inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda, a fin de integrar la seguridad jurídica suficiente para el acreedor y para el deudor.

5) Su carácter indivisible en cuanto al crédito, divisible respecto de los bienes gravados e indivisible por lo que se refiere al gravamen. La divisibilidad del bien se da cuando una misma obligación es garantizada por dos ó más buques, para ese efecto es necesario detallar exactamente la proporción y el monto en los que responden los buques gravados. La indivisibilidad del gravamen, atiende a que el buque constituye una universalidad de hecho; la indivisibilidad del crédito, responde al hecho de que, no obstante su pago en parcialidades, la hipoteca sigue íntegra gravando al buque.

Sólo resta mencionar que, el propietario del buque gravado, no puede gravarlo nuevamente sin el consentimiento expreso del acreedor hipotecario; para los casos de incumplimiento, la ley en comento prevé un término de 3 años contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza, para que se inicie la acción hipotecaria, y para la ejecución de la hipoteca marítima se estará a lo dispuesto en el Código de Procedimientos Civiles para el D.F., conociendo del procedimiento el Juez de Distrito competente (artículo 94 de la Ley de Navegación).

2.5.- Formas de Constitución.-

La hipoteca marítima puede constituirse por contrato, acto jurídico unilateral y por disposición de ley (artículos 2920 y 2919 del Código Civil).

En base a lo anterior, existen dos clases de hipotecas, las necesarias y las voluntarias; hay que resaltar que el legislador no hace referencia alguna a la hipoteca que debe recaer sobre un buque, sino simplemente se refiere a la posibilidad de constituir el gravamen real de hipoteca sobre un buque por su propietario, y en estos términos concluimos que la hipoteca marítima, en general, es constituida de forma voluntaria por el propietario del mismo a través de contrato o bien, por la declaración unilateral de la voluntad.

Hay hipoteca voluntaria, cuando la misma es convenida entre las partes o impuesta por disposición del propietario del buque sobre el cual se constituye.

Por el contrario, habrá hipoteca necesaria, cuando por disposición de ley está obligado el propietario del buque a constituir la a fin de garantizar el cumplimiento de determinadas obligaciones jurídicas y crediticias (artículo 2931 Código Civil).

Para concluir este punto, queremos mencionar que conforme a la legislación marítima argentina, Código de Comercio, se puede constituir hipoteca eventual sobre un buque.

La hipoteca eventual es un derecho que se reserva el propietario del buque para hipotecarlo, durante el viaje, por sí o por mandatario suyo, como el Capitán provisto de poder especial.

Esta rara especie de hipoteca no ha gozado de mucho afecto, puesto que restringe de manera grave el crédito de los propietarios y armadores, resultando como consecuencia que la aplicación que de ella se ha hecho es escasa y por consiguiente, no ha podido acreditar su utilidad. 38

(38) DINE NIERES. ob. cit., pág. 32.

2.6.- Elementos de validez.-

De acuerdo con los presupuestos básicos que dan validez al acto jurídico, la hipoteca marítima, al momento de constituirse y producir las consecuencias de derecho deseadas, es necesario que observe el cumplimiento de los siguientes elementos:

1) La Capacidad.- El principio que rige en la hipoteca respecto a la capacidad del deudor hipotecario es el contenido en el artículo 2926 del Código Civil del D.F., que dispone: " Sólo puede hipotecar el que puede enajenar "; por lo tanto, la hipoteca de cosa ajena, aplicando por analogía el artículo 2270 es nula.

Por lo que toca al acreedor hipotecario, sólo le basta con la capacidad de ejercicio, y si se trata de personas morales, éstas tienen la obligación de acreditar su legal constitución conforme a las leyes del país, así como acreditar plenamente, las facultades de quien las representa en el acto.

2) Objeto, motivo y fin.- Todo acto jurídico para que se encuentre amparado por derecho, debe ser lícito en todas sus manifestaciones, así pues, el objeto, motivo y fin de quienes contratan o constituyen la hipoteca marítima, no debe ser contrario a derecho, es decir, a las leyes, al orden público y a las buenas costumbres (artículos 1830 y 1831 del Código Civil).

3) La ausencia de vicios en el consentimiento.- A esta respecto y en concordancia con lo anterior, la ausencia de vicios y la licitud no tienen una aplicación especial en este contrato, por lo tanto, se aplicarán las reglas generales en materia de obligaciones.

Cabe mencionar que, en términos generales, la hipoteca no será válida, si se ha dado un error, o bien, se haya arrancado con violencia el consentimiento o sorprendido por dolo a una de las partes (artículo 1812 del Código Civil).

4) La forma.- Siguiendo los lineamientos planteados para la validez del acto jurídico, es necesario advertir que el contrato de hipoteca marítima es un acto formal, ya que la Ley de Navegación en su artículo 90 exige que el contrato conste en escritura pública otorgada ante la fe de un corredor o notario público, ya sea este mexicano o extranjero.

Para el caso de que el fedatario sea extranjero, el documento para ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional (R. P. M. N.), deberá venir legalizado ante cónsul mexicano de dicho país, o bien, apostillado en los términos de la Convención de la Haya que Suprime los Requisitos de Legalización de los Documentos Públicos, si el Estado emisor es parte contratante; junto con su respectiva traducción oficial al idioma español.

2.7.- Transmisión.-

La hipoteca marítima puede transmitirse a título particular o a título universal. En el primero de los casos, la transmisión generalmente se realiza a través de contratos, por acuerdo de voluntades que producen o transfieren derechos y obligaciones (artículo 1793 del Código Civil); para el caso de la transmisión universal, se lleva a cabo por herencia legítima o testamentaria.

En ambas formas de transmisión es importante tener en cuenta entre otros aspectos, los siguientes:

- 1) La existencia del derecho real de hipoteca marítima;
- 2) La capacidad de la persona para transmitir;
- 3) Las formalidades exigidas por ley.

Por regla general, cuando se desea transmitir la hipoteca marítima, se hace a través de la figura de la cesión de derechos, ya que esta figura tiene por objeto la transmisión de bienes incorpóreos. En este sentido, como hemos mencionado en términos de los artículos 2032 y 2055 del Código Civil, la cesión del crédito origina la transmisión del derecho hipotecario, pero no la produce la cesión de la deuda.

Por otra parte, también puede transmitirse por medio de la subrogación que se opera por ministerio de ley, de acuerdo con el artículo 2058 del Código Civil, cuyos casos que tienen más aplicación, entre otros, los siguientes:

a) Cuando un acreedor paga a otro preferente, y se presenta cuando un acreedor hipotecario colocado en segundo o tercer lugar paga al de primer término y se subroga en sus derechos; o cuando un acreedor quirografario que ha embargado el buque hipotecado, paga al acreedor privilegiado o al hipotecario o a ambos. 39

b) Cuando el que paga tiene interés jurídico en el cumplimiento de la obligación, caso que puede presentarse cuando el legatario recibe en legado el buque hipotecado, paga para evitar el remate, subrogándose así en los derechos del acreedor hipotecario contra la herencia (artículo 1143 del Código Civil). 39

Cualquiera que sea la naturaleza del acto jurídico mediante el cual se transmite la hipoteca marítima, se deben de observar y cumplir con cada uno de los elementos de existencia y validez comentados, debiendo constar dicha transmisión en escritura pública e inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda (artículo 90 de la Ley de Navegación).

(39) SANCHEZ MEDAL. ob. cit., pág 489.

2.8.- Duración.-

Por regla general, la hipoteca marítima dura lo que la obligación que garantiza, a no ser que haya pacto expreso que establezca una duración menor que aquella; no puede pactarse que la hipoteca tenga una duración mayor que la obligación garantizada, pues como derecho real accesorio que es, no sobrevive al principal, aunque si puede estipularse una duración menor de acuerdo con el artículo 2927 del Código Civil.

Cabe apuntar que, si nada se ha dicho respecto a la duración, la misma durará 10 años, en los términos del artículo inmediatamente citado; esto en razón de que los plazos de prescripción en materia mercantil como civil en lo que respecta a la obligación principal es de 10 años (artículos 1047 del Código de Comercio y 1159 del Código Civil).

Cuando se constituye hipoteca necesaria, durará ésta mientras dure la obligación que garantiza (art. 2934 Código Civil).

Es importante mencionar que, la hipoteca marítima puede prorrogarse, en cuyo caso, si el acreedor prorroga el plazo para el cumplimiento de la obligación garantizada, la hipoteca se entenderá prorrogada por el mismo término a no ser que se exprese pacto en contrario, consignando un plazo menor.

La prórroga otorgada por primera vez, hace conservar a la hipoteca el grado de prelación que ésta tenía desde su origen (art. 2929 del Código Civil); las segundas y subsecuentes sólo conceden a la hipoteca el grado de prelación que les corresponde conforme a las fechas de sus últimos registros (art. 2930 Código Civil). 40

Para el caso de la prórroga, es menester que la misma conste en escritura pública y ser inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda.

(40) ZAMORA Y VALENCIA. ob. cit., pág. 330.

2.9.- Efectos.-

La constitución de la hipoteca marítima produce los efectos siguientes:

1) Se crea el derecho real que exige al sujeto pasivo universal, el cumplimiento de su deber jurídico general, es decir, el cumplimiento exacto de la obligación que garantizó con un buque o varios.

2) El buque o los buques gravados, quedan sujetos al gravamen impuesto, aunque la propiedad de los mismos se traslade o transmita a un tercero.

3) No se desposee al dueño del buque, razón por la cual, el propietario de éste puede disponer del mismo, ya sea para enajenarlo o imponer nuevos gravámenes, desde luego dando pravo aviso al acreedor hipotecario en términos del artículo 93 de la Ley de Navegación; administrar el buque, con las limitaciones apuntadas; recibir los frutos del buque, hasta antes de extinguirse la obligación garantizada, como las mejoras a las que nos hemos referido anteriormente.

4) Finalmente, el acreedor hipotecario tiene los derechos de persecución, venta y preferencia para ser pagado en los términos exigidos por la Ley de Navegación, incluso, el derecho a que se mejore la garantía, derecho de pedir retención del seguro y el derecho de adjudicarse el buque en virtud del remate judicial que proceda en su caso.

2.10.- Extinción.-

La hipoteca marítima se extingue:

1) Por la desaparición del vínculo obligacional existente entre el acreedor y el deudor hipotecario, con motivo de lo siguiente:

- I) Pago;
- II) Remisión;
- III) Compensación;
- IV) Novación;
- V) Nulidad;
- VI) Rescisión;
- VII) Prescripción.

2) Por renuncia expresa en términos de los artículos 2941 fracción VI, y 2209 del Código Civil.

3) Vencimiento del término fijado para la duración de la hipoteca marítima.

4) Cumplimiento de la condición resolutoria.

5) Perecimiento o destrucción del buque, observándose, desde luego, el derecho del acreedor en los términos del artículo 92 de la Ley de Navegación.

6) Prescripción en términos del artículo 94 de la Ley en comento.

7) Consolidación en términos del artículo 2206 del Código Civil.

8) Expropiación en términos del artículo 2941 fracción IV del Código Civil.

9) Venta judicial en términos del artículo 2941 fracción V del Código Civil y 34 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.

Para finalizar, sólo resta mencionar que con el objeto de que surta sus efectos la extinción de la hipoteca marítima, se requiere de la cancelación total de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, debiéndose hacer constar ésta en escritura pública (art. 34, 35, 36 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional y 3028, 3030, 3031 y 3033 del Código Civil).

2.11.- Concomitancia de Privilegios e Hipoteca.-

Como hemos mencionado dentro de este capítulo, el acreedor hipotecario tiene entre otros derechos, el de preferencia para ser pagado en el grado de prelación que se señala la ley, y dentro de dicha prelación encontramos a los denominados privilegios marítimos que ocupan un lugar adiante de la hipoteca, ya sean éstos sobre el buque en operación o en construcción o reparación según lo apuntamos; sin embargo, por ser éste un punto medular de la Convención Internacional que analizaremos en el Tercer Capítulo del presente y foco de conflictos que no permiten uniformar el criterio con todos los Estados que fomenta el crédito naval, consideramos necesario abundar un poco más sobre este tópico haciendo ciertas reflexiones en cuanto a los propios privilegios y la hipoteca.

Entre los créditos privilegiados sobre el buque, hay algunos de origen contractual, cuya preferencia no es incompatible con la existencia de una hipoteca a favor de los mismos. Así, por ejemplo, son créditos privilegiados las sumas del capital e intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán para las necesidades del buque, v.gr. una reparación; con las formalidades prescritas en los artículos 80 y 84 de la Ley de Navegación. Si el capitán tiene poder especial para hipotecar el buque por esas obligaciones, el crédito resultará privilegiado en sexto rango, en virtud de la ley (art. 91 Ley de Navegación), y, también, hipotecario, en virtud de estipulación contractual. En tal caso, el acreedor se coloca y cobra antes de los acreedores de rangos privilegiados subsiguientes, en cuanto al valor del buque; y, además, cobra antes que todo acreedor quirografario sobre la indemnización del seguro. Si concurrieran otras hipotecas sobre el buque, cobra sobre el valor del buque y se coloca antes que los otros hipotecarios; y sobre la indemnización del seguro se coloca y cobra solamente según el orden de la inscripción de las diversas hipotecas en el Registro Público Marítimo Nacional.

Lo mismo apuntamos para otros casos de privilegio por obligaciones contractuales, como el que goza el vendedor del buque por el precio de venta. Es frecuente que por esa suma el adquirente contraiga hipoteca a favor del enajenante. El acreedor, en su carácter privilegiado en sexto grado, precede a cualquier hipotecario sin privilegio, en cuanto aquél ejerce su privilegio sobre el buque, aun cuando su hipoteca esté inscrita con fecha posterior; pero ha de ser colocado en el orden de su registro hipotecario para ejercitar sus derechos sobre la indemnización del seguro.

En otras palabras, la hipoteca constituida en garantía de un crédito privilegiado sobre el buque es independiente de dicho privilegio. Si la hipoteca se extinguiera por falta de reinscripción, el privilegio subsiste y el acreedor concurrirá sobre el precio del buque en el orden que la ley le ha asignado. Cabe la misma observación si la hipoteca resultara nula por cualquier causa.

CAPITULO TERCERO

" LA HIPOTECA MARITIMA EN EL DERECHO INTERNACIONAL "

Para los estudiosos del Derecho Marítimo, el tema de los privilegios e hipoteca marítima, es uno de aquellos temas que más han contribuido a la famosa polémica sobre el particularismo del derecho marítimo. 41

Los privilegios que se otorgan sobre el buque, derivados de la aventura marítima, son diferentes a aquellos de derecho civil, así como el lugar que corresponde en estos créditos al gravamen real de hipoteca, razón por la cual, tenemos que hacer especial referencia a este tema.

En nuestros códigos de 1854, 1884 y 1889 se reglamentaban los privilegios marítimos en el capítulo relativo a las naves o embarcaciones y salvo pequeñas excepciones lo hace en una forma semejante, siguiendo los esquemas legislativos de aquellas épocas y que en términos generales corresponden al orden siguiente: a) créditos fiscales; b) gastos de ejecución; c) derechos de pilotaje y puerto; d) salarios de los depositarios y gastos de conservación; e) almacenaje de aparejos; f) sueldos del capitán y la tripulación; g) deudas contraídas por el capitán en el último viaje; h) lo que deba por materiales de construcción o al último vendedor; i) las hipotecas y las cantidades tomadas a la gruesa; j) primas de seguro; y, k) indemnizaciones por daños a la carga.

En el primero de los códigos de comercio mencionados, no se hace referencia alguna a la hipoteca y el gravamen más cercano que se menciona son las cantidades tomadas a la gruesa sobre la nave o aparejos.

(41) Mantener distinción entre Derecho Público y Derecho Privado; en Derecho Marítimo no es fácil, ya que no podríamos afirmar que el Derecho Marítimo es Público o Privado, porque los problemas marítimos requieren para su solución de elementos de todas las ramas del Derecho. CERVANTES ANUNADA. *ob. cit.*, pág. 6 Para Ignacio De Negrín, el Derecho Marítimo está comprendido en dos partes, que son: i) la que concierne a los contratos privados, objeto del comercio por vías acuáticas; ii) las que se refieren a las disposiciones administrativas y disciplinarias que regulan en cada Estado las relaciones entre el Gobierno, el comercio marítimo y los individuos que se dedican a la industria de la mar, por lo tanto, se puede afirmar que el Derecho Marítimo no se ubica ni en Derecho Público ni en el Privado, sino que es una rama autónoma que toma características tanto de uno como de otro, lo que hace que sea un derecho especial a las demás ramas del Derecho. DE NEGRÍN, IGNACIO. *DERECHO INTERNACIONAL MARITIMO*. ED. DE AVIENSO. ESPAÑA, 1888, pág. 68.

Sin embargo, ya en los códigos de comercio de 84 y 89 se menciona expresamente a la hipoteca en noveno y octavo lugar respectivamente. El código de 89 sigue el orden y prelación del de 84, sólo que suprime como crédito privilegiado los derechos de pilotaje, tonelada y puerto, conservando el resto del artículo respectivo en los mismos términos. 42

Cuando entró en vigor la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en este tema deroga al Código de Comercio y se traspasan exactamente los créditos privilegiados a la nueva Ley.

El tiempo siguió su marcha y los conceptos han cambiado: la ética jurídica ha invertido el orden de los valores para dejarlos como siempre debieron haber estado: los créditos laborales antes que ningún otro y posteriormente los fiscales.

En el resto de los privilegios se observa también, un cambio sensible; desaparece toda referencia a los gastos del juicio, de conservación, de cantidades debidas por la construcción o al último vendedor y las cantidades tomadas a la gruesa. En su lugar aparecen los créditos por salvamento, por avería común y por abordaje.

Posteriormente, la LNCM es reformada en 1982 y se invierte el orden de la hipoteca y la prima de seguros, pasando ésta antes que aquélla.

En enero de 1994, se deroga la LNCM y en su lugar entra en vigor la Ley de Navegación, que pretende ajustarse a los tiempos de globalización del comercio mundial, y los privilegios se han ordenado nuevamente dando a la hipoteca el sexto lugar, y en cierta medida buscando la uniformidad internacional en este sentido.

Paralelamente a estas reglas en el mundo, la comunidad internacional trata de unificar estos conceptos y se producen dos convenciones internacionales, cuyos proyectos provienen del trabajo realizado por el Comité Marítimo Internacional, firmándose la primera en 1926 y la segunda en 1967.

En la actualidad, el último proyecto de convención internacional surge del proyecto de Lisboa de 1985 consumándose en el Convenio de Ginebra de 1993, el cual, analizaremos más adelante. Cabe destacar que los dos convenios de referencia, han sido superados y los estudios recientes, si bien toman como base a los citados, no tengo duda alguna que son infinitamente superiores a fin de que en un futuro, México ratifique la Convención que será de beneficio para los navieros mexicanos.

(42) INSTITUTO DE INVESTIGACIONES JURIDICAS. CENTENARIO DEL CODIGO DE COMERCIO. UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO. MEXICO, 1991. pág. 261.

3.1.- Planteamiento y Regulación Internacional.-

Toda vez que hemos comentado muy brevemente la situación de los privilegios y la hipoteca marítima en México, ahora nos avocaremos y trasladaremos el mismo conflicto al plano o nivel internacional.

Así desde la aparición de la hipoteca marítima en el siglo XIX, se dio nacimiento a la pugna básica entre los créditos marítimos privilegiados y la hipoteca naval. Esa constante pugna entre unos y otros, determina lo que nosotros llamamos los conflictos de derechos reales de garantía.

Los bancos hipotecarios buscan naturalmente el reforzamiento de la hipoteca marítima con el fin de proteger y fomentar la financiación en la construcción y/o compra de buques; por otra parte, los industriales que suministran, avituallan o pertrechan el buque, o más aún, los trabajadores del mar y los comerciantes que con sus aportaciones aseguran la operación y explotación comercial del mismo, tratan siempre de mantener su preferencia sobre la hipoteca.

La contraposición de intereses ofrece, no sólo importancia jurídica sino indudables consecuencias prácticas por cuanto si se concede mayor preferencia a la hipoteca, entonces menguarían las facilidades de garantía para los gastos corrientes a consignatarios, reparadores y suministradores en general en los puertos que el buque visite. Mayor importancia presentan los créditos salariales y los de culpa extracontractual del buque por daños por abordaje o accidente a personas y propiedades, que generalmente prevalecen sobre la hipoteca.

Estas tensiones de intereses entre los diversos grupos de comerciantes, bancos hipotecarios, tripulaciones, etc., han inspirado muy directamente la tarea de los redactores de tratados internacionales a la hora de determinar un rango preferencial a favor de un tipo de crédito u otro.

Desde el punto de vista pasivo del armador, las ventajas o inconvenientes son difíciles de establecer, ya que su buque está prácticamente gravado desde el momento de su construcción en el astillero y seguirá afectado por los créditos privilegiados durante el tiempo de su futura explotación comercial.

En el siglo actual el reconocimiento de los créditos marítimos privilegiados, las relaciones entre ellos, así como el rango que en esa escala se ha de conceder a la hipoteca marítima, es objeto de preocupación seria en el campo de la uniformidad legislativa internacional.

Cada país o legislación nacional tiene su propia regulación y los rangos de preferencia difieren de una nación a otra, provocando una inseguridad jurídica notoria que reduce la capacidad crediticia del buque, tanto para obtener créditos hipotecarios como para asegurar las deudas de explotación en los diversos puertos; afecta de manera importante hoy el problema a la venta del buque, ya que resulta muy complicado para el comprador conocer qué créditos privilegiados pasan sobre el buque que se le oferta y cuáles perseguirán al buque con independencia del cambio de domicilio. Hay que añadir a ello, la diferencia de regímenes registrales, a efectos de hipotecas marítimas, entre los diversos países.

Esta falta de armonía entre las legislaciones nacionales representó y sigue siendo un desafío para los unificadores del derecho marítimo, concentrándose la mayoría en el antiguo Comité Marítimo Internacional, que desde sus orígenes se interesó muy pronto por resolver el problema de la unificación internacional.

En el año de 1926 el Comité Marítimo Internacional (C.M.I.), logró la firma del Convenio para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítimos, que se encuentra en vigor internacional y ha sido suscrita por 27 países entre ratificaciones y adhesiones.

Se hace necesario destacar que México suscribió la citada convención internacional, sin embargo, no la ha ratificado; primero, debido a la situación de los créditos laborales, ubicados éstos en segundo lugar por debajo de los gastos de justicia y otros enumerados en el mismo apartado; que sin duda alguna se contraponían al espíritu revolucionario de emancipación de la clase trabajadora, encontrando su base jurídica y moral en la Constitución de 1917; y por otro lado, considero que fue factor determinante el hecho de que los Estados Unidos de Norteamérica no la ratificaran, puesto que primordialmente los créditos que se pudiesen haber otorgado para la construcción y explotación de buques mexicanos en aquella época, sin duda alguna, hubiesen provenido tal y como sucede ahora, en su mayoría, de los bancos norteamericanos. 43

(43) CERVANTES ANUNADA. ob. cit., pág. 877.

3.2.- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, Bruselas 1926.-

Toda vez que hemos tratado de expresar cuál era el panorama y la serie de conflictos que se originaban con motivo de la falta de uniformidad del Derecho Marítimo a este respecto, el Comité Marítimo Internacional por medio del gobierno de Bélgica, solicitó a éste último, convocara en 1922 a una conferencia diplomática en la cual, se buscara resolver el problema de la falta de uniformidad respecto a los privilegios e hipoteca marítima.

La colaboración del gobierno de Bélgica a petición del C.M.I., institucionalizó la llamada " Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo ", misma que convocaba a una sesión cuando el C.M.I. consideraba que un proyecto de convención internacional se encontraba maduro para su examen y discusión en el seno de la Conferencia Diplomática. 44

La Conferencia Diplomática en 1922, había preparado un proyecto de convención sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, que tenía por finalidad reducir el número de los privilegios que tenían preferencia sobre la hipoteca, estableciendo internacionalmente la lista de ellos. Esta convención se firmó en 1924, y si bien se redactó teniendo principalmente en mira los puntos de vista de la delegación de los Estados Unidos de Norteamérica, ya que el gobierno de este país no estaba dispuesto a aprobar una convención que no siguiera los lineamientos de su legislación, dicho Estado se mostró remiso a ratificar la convención en cuestión y fue por ello, a lo que debe agregarse las críticas levantadas en algunos países como Gran Bretaña y Holanda, por la posición desfavorable en que se había colocado al crédito por aprovisionamiento y reparaciones, que aquella convención fue abandonada.

Posteriormente, el C.M.I., en su insistencia unificadora y dejando a un lado la presión estadounidense, el 10 de abril de 1926, logró a través de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo, la firma de una nueva convención internacional, que sin ser totalmente exitosa, sí supera a la anterior. Hay que advertir que México suscribe la misma pero no la ratifica según lo apuntamos anteriormente.

(44) BERLINGIERI, FRANCISCO. DERECHO MARITIMO. ABELDO FERROT. ARGENTINA, 1962. pág. 21.

La diferencia principal entre ambas convenciones resulta en el grado dado al privilegio por aprovisionamiento y reparaciones; la Convención de 1924 había sacrificado ese privilegio en vistas de proteger al crédito hipotecario. El privilegio por aprovisionamiento y reparaciones se había colocado en el 5º lugar y figuraba en la categoría de los privilegios llamados de segundo rango, colocado después de la hipoteca.

En realidad con este sistema un tanto complicado, se perjudicaba al acreedor hipotecario, ya que si bien el capitán de un buque necesita presentar clara la situación desde el punto de vista de la propiedad para obtener provisiones, no es menos cierto que si por esas razones de grado en los privilegios, aquél tiene inconvenientes en la obtención de esas provisiones en el exterior, el crédito hipotecario se vería ante una situación difícil.

En este sentido, los propios bancos hipotecarios que en 1922 habían insistido en que el privilegio de los proveedores se colocara en la segunda categoría, llegaron a reconocer su error al respecto. 48

En la Convención de 1926, el crédito por aprovisionamiento y reparaciones figura antes que el de la hipoteca y haciendo ya un análisis del Convenio de 1926, los puntos concretos que merecen la pena resaltar, son los siguientes:

I.- Como su propio título expresa, el Convenio no regula por completo la materia de hipotecas (mortgages) y privilegios, sino que se limita a establecer algunas reglas uniformes sobre aspectos parciales de ambas instituciones:

a) Con respecto a las hipotecas, se somete su existencia reconocida por otros Estados a su publicidad registral, de acuerdo con la ley de la bandera que enarbolan o pabellón bajo el cual navegan.

Esta publicidad se convierte en exigencia del concepto mismo de hipoteca a nivel internacional uniforme (artículo 1-B complementado por el artículo 12, respecto de la naturaleza y forma de los documentos que deben existir a bordo del buque, en los que deberá hacerse mención del gravamen real de hipoteca, si se hubiese conituido dicho gravamen). Su ejecución, por el contrario y como es de todo punto lógico, la regula la lex fori (artículo 16), que dispone que la competencia de los tribunales, el procedimiento y las vías de ejecución serán aquellas organizadas por la leyes nacionales.

b) Con respecto a los privilegios, la regulación es más completa, de más largo alcance: se establece el concepto de "reipersecutoriedad" (artículo 8º); la distinción, número y orden

(48) GONZALEZ LEBRERO. ob. cit., pág. 387.

de los privilegios (artículo 2º); su alcance objetivo y material (artículos 5º y 6º); el artículo 4º excluye la indemnización de las aseguradoras como accesorios del buque y el flete en relación con el artículo 2º; y la manera en que se extinguen los créditos privilegiados (artículo 9º).

Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 2º de la Convención que recaen sobre el buque y el flete son:

(1) Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores, para la conservación del buque o para llevar a cabo su venta, los derechos de tonelaje, de puerto o de faro y los otros impuestos y tasas públicas de la misma especie, los gastos de pilotaje, los gastos de guarda y conservación después de la entrada del buque en su último puerto;

(2) Los créditos derivados del contrato de ajuste del capitán y de la tripulación; 46

(3) Las remuneraciones debidas por asistencia y salvamento y la contribución a las averías comunes;

(4) Las indemnizaciones por abordaje u otros accidentes de la navegación, así como los daños causados a las construcciones de los puertos, muelles y vías navegables, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y tripulantes, las indemnizaciones por averías a la carga o equipaje;

(5) Los créditos provenientes de los contratos u operaciones efectuadas por el capitán fuera de puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales para las necesidades reales de conservación del buque o la continuación del viaje;

(6) La hipoteca sobre buques.

Por lo que respecta a su alcance objetivo y material, el artículo 5º establece que, los créditos referentes a un mismo viaje tienen el carácter de privilegiados en el mismo orden en que se enumeraron anteriormente. Los créditos incluidos en cada uno de los números concurren con igual derecho y a prorrata en caso de insuficiencia del precio.

Los créditos incluidos en los números (3) y (5), en cada una de estas categorías, se pagan preferentemente en el orden inverso de la fecha en que se han originado, y los créditos referentes a un mismo suceso se reputan en la misma fecha.

(46) El contrato de ajuste, es el contrato de trabajo que celebran el capitán y la tripulación con el naviero o armador. RIFERT GEORGES. ob. cit., pág. 87.

Asimismo, el artículo 6º cita que: los privilegios del último viaje son preferidos a los de viajes anteriores, sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único de ajuste o enrolamiento para diversos viajes concurren todos en el mismo grado con los créditos del último viaje.

Conforme al artículo 8º, la reipersecutoriedad se refiere a que los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie de dueño; y de acuerdo con el artículo 9º, los privilegios marítimos se extinguen con la expiración del término de un año; para los créditos de aprovisionamiento debe transcurrir el término de seis meses; y la venta no extingue los privilegios, salvo que se haya efectuado acompañada de las formalidades sobre publicidad que se determinen en las leyes nacionales.

c) La concurrencia de hipotecas y privilegios la resuelve el artículo 3º, en favor de los privilegios. Al mismo tiempo y para facilitar la ratificación del Convenio, éste autoriza a las leyes nacionales e acordar más privilegios distintos de los recogidos en el artículo 2º, pero éstos créditos serán en todo caso de "segundo rango" y además, posteriores a la hipoteca.

II.- El espíritu inspirador del Convenio fue el de reducir al mínimo común denominador posible, el número de privilegios marítimos preferentes a la hipoteca, aunque cierto es, como ya lo analizamos, que la lista sigue siendo amplia.

III.- El Convenio de 1926, se preparó en forma coordinada con el Convenio Sobre Limitación de Responsabilidad del Naviero del 25 de agosto de 1924, e incluso se firmó en la misma conferencia diplomática y fecha, aunque la insistencia anglosajona provocara posteriormente su inmediata revisión en 1926. 47

Esta coordinación se manifiesta si analizamos la lista de acreedores limitatarios del artículo 1º del Convenio Sobre Limitación de Responsabilidad del Naviero de 1924, todos los cuales gozan de privilegio en el correlativo artículo 2º del Convenio de 1926 sobre privilegios e hipoteca marítima.

IV.- En la mente de los autores del Convenio estaba la conciencia clara de que su entrada en vigor conllevaba la inmediata modificación de la legislación interna de cada país. La subsistencia de regímenes diversos en la materia, según la nacionalidad de los intereses afectados, se rechazó como indeseable e imposible de delimitar prácticamente, y efectivamente las reglas del Convenio fueron puestas en vigor en Francia, Italia y Grecia, por citar algunos, a partir de su entrada en vigor internacional en el año de 1931.

(47) ALCANTARA, JOSE MARIA. PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECA NAVAL. INSTITUTO HISPANO-LUSO-AMERICANO DE DERECHO MARITIMO. ESPAÑA, 1991. pág. 3.

De esta manera podemos concluir, que las líneas generales del Convenio de Bruselas de 1926, se encuadraban básicamente en los siguientes aspectos:

- La inscripción de la hipoteca marítima en un registro público (artículo 1), y el reconocimiento de las hipotecas y mortgages inscritas en los Estados Contratantes;

- Los elementos de los privilegios marítimos (artículo 2º) y una enumeración de los créditos a los que se les concede carácter privilegiado ejercitables contra el buque, el flete y los accesorios (artículo 4º);

- La prelación de los créditos privilegiados entre sí y el orden de preferencia entre la hipoteca marítima y los accesorios (artículo 5º);

- La exigibilidad de los créditos privilegiados respecto de propietarios ulteriores y contra buques explotados por armadores no propietarios (salvo cuando el propietario haya sido desposeído por un acto ilícito);

- La extinción del crédito privilegiado, fundamentalmente por la prescripción, pero también por otras causas reconocidas en las leyes de cada Estado Contratante;

- La posibilidad de que las leyes nacionales concedan carácter privilegiado a otros créditos no especificados en la Convención, pero sin modificar el orden de prelación de los créditos a que ésta se refiere y las hipotecas o mortgages;

- Aplicación del Convenio a todos los Estados Contratantes cuando el buque gravado " pertenezca a un Estado Contratante (artículo 14) ";

- Exclusión de los buques de guerra y los buques afectados exclusivamente a la prestación de un servicio público (artículo 15).

Para finalizar, sólo nos resta comentar lo referente al ámbito de aplicación del Convenio y su grado de uniformidad o unificación.

Es mayoritaria en la opinión doctrinaria, tanto anglosajona como civilista, de que el Convenio de Bruselas de 1926, no ha derogado las normas nacionales al respecto, como era la pretensión de los redactores del propio Convenio, según lo apuntamos anteriormente.

Más aún, tampoco fue motivo para que sufrieran un cambio las legislaciones internas de los Estados contratantes, que en la actualidad son las que rigen en el ámbito interno siendo de aplicación las disposiciones del Convenio únicamente a las relaciones internacionales. 48

En ese sentido, cuando alguna de las partes sea de nacionalidad extranjera, indudablemente habrán de aplicarse las disposiciones del Convenio, o lo que es igual, que resulta de aplicación el expresado Convenio de Bruselas, dado el carácter internacional de la cuestión sometida a debate, propio de la materia reflejada en el mismo, que sale del ámbito de nuestras normas internas.

Cabe señalar, que el cuestionamiento anteriormente citado, parte del supuesto de que México haya ratificado el Convenio, pues de otro manera, sería infructuoso cualquier estudio y nos limitaríamos a mencionar, conforme a lo estipulado en el Convenio, lo estrictamente esencial respecto a su ámbito de aplicación.

Sin embargo, frente a esta opinión predominante hay, no obstante, alguna tesis contraria que defiende con toda rotundidad la opción de considerar al Convenio de 1926 como Derecho interno aplicable tanto a supuestos nacionales como internacionales, me refiero entre otros autores, a William Tetley quien defiende dicha postura sin llegar a un razonamiento justificado, manteniendo correlativamente que, la integración del Convenio supuso la modificación de las leyes aplicables, concretamente de todas aquellas leyes que se refieren al número y orden de prelación de los privilegios y de éstos y la hipoteca. 49

En nuestro sistema y conforme a lo dispuesto por el artículo 133 Constitucional, podría pensarse tal aberración, al considerar a los tratados internacionales celebrados por el Presidente y ratificados por el Senado, como norma suprema de la Unión. Pero este supuesto queda totalmente sin sustento, puesto que conforme a la legislación mexicana y más aun, conforme a los principios generales del Derecho Internacional, los Convenios Internacionales en materia de Derecho Privado, tienen por objetivo eliminar los puntos de contacto controversiales cuando se enfrentan un elemento nacional y un extranjero. 50

(48) ALONSO LEDESMA, CARMEN. LA APLICACION EN ESPAÑA DEL CONVENIO DE BRUSELAS DE 1926 SOBRE PRIVILEGIOS MARITIMOS. DEPARTAMENTO DE DERECHO MERCANTIL. UNIVERSIDAD COMPLUTENSE DE MADRID. ESPAÑA, 1992. pág. 96.

(49) TETLEY WILLIAM. ob. cit., págs. 808 y sigs.

(50) PEREZMIETO, LEONEL. DERECHO INTERNACIONAL PRIVADO. HARLA. MEXICO, 1994. págs. 13 y sigs.

Para quien argumenta que la publicación del Convenio provoca su incorporación al Derecho interno como norma uniforme, podemos afirmar que la publicación del mismo en el Diario Oficial de la Federación, sólo trae como consecuencia su aplicación directa como norma de Derecho internacional, a los supuestos de Derecho internacional privado, pero no a los nacionales sin elemento extranjero.

En resumen, si fuese ahora su ratificación por el Senado de la República y su publicación en el Diario Oficial de la Federación, ofrecería dudas que ello condujera automáticamente a considerar derogada a la Ley de Navegación en lo tocante a los privilegios e hipoteca marítimos.

Atendiendo al grado de uniformidad y al ámbito de aplicación del Convenio, sabemos que, al momento de aclarar el ámbito de aplicación en el espacio de las reglas contenidas en los Convenios internacionales de unificación, la doctrina suele distinguir entre convenios que tienen por objeto la unificación de las normas de Derecho conflictual, donde no hay, pues, unificación de reglas materiales, y convenios que pretenden, por el contrario, establecer la aludida unificación de tipo material. Y dentro de estos segundos, se diferencia, a su vez, entre aquellos que tienen por objeto la elaboración de una reglamentación uniforme de Derecho privado material destinada a regular las relaciones internacionales, es decir, aquellas en donde exista un elemento internacional, que son los casos más comunes, y los Convenios de estricta unificación, que tienen como objetivo el establecimiento de una normativa uniforme de Derecho privado material, tanto para regir las relaciones internacionales como internas. 81

En el primer caso, la legislación internacional uniforme, cuando pasa a formar parte del ordenamiento interno de los Estados que han ratificado el Convenio, deja subsistentes las disposiciones nacionales preexistentes en dichos Estados, las cuales se aplican a las relaciones puramente internas, es decir, las que carecen de un elemento extranjero. La legislación internacional se superpone a las legislaciones internas, pero no las desplaza.

En el segundo caso, en cambio, la reglamentación uniforme contenida en el Convenio está destinada a sustituir a las disposiciones nacionales que estaban en vigor en los Estados contratantes antes de la adopción del acuerdo internacional. Es decir, en este último supuesto se da el grado más fuerte de unificación, puesto que se produce la uniformidad de los Derechos de todos los Estados que ratifican el Convenio. Método de unificación este último que, si bien, es el más eficaz puesto que al conseguir la uniformidad elimina los problemas inherentes a la delimitación del campo de aplicación de la legislación interna e internacional, ha sido, sin embargo, muy poco utilizado, dada la resistencia de los Estados a abandonar el particularismo de su Derecho interno.

(81) ALONSO LEDESMA. ob. cit., pág. 107.

Partiendo de los supuestos anteriores, podemos afirmar que el Convenio de Bruselas de 1926, parece claro que no se trata exclusivamente de un mero convenio de unificación de reglas de conflicto, aunque ese sea uno de sus objetivos, se trata sin duda alguna, de un convenio de uniformidad, puesto que reserva a los Estados entre otras cosas, la facultad de enunciar más privilegios distintos a los estipulados en el Convenio, y más aún, las cuestiones relativas a la constitución del gravamen real de hipoteca, así como su publicidad registral, su documentación y su ejecución serán conforme a los ordenamientos nacionales de cada Estado parte del mismo, y sin que para ello, sea necesaria la modificación de la legislación interna; así el propio artículo 14 del Convenio de Bruselas de 1926, reserva la aplicación del tratado a los Estados parte de la Convención, es decir, a las relaciones con elemento extranjero.

La adhesión al Convenio de 1926, a pesar de los años transcurridos no ha sido muy grande y se ha visto dificultada sobre todo por la reticencia de aquellos países más deseosos de proteger el crédito hipotecario frente a los privilegios marítimos, que como hemos visto se sitúan en un rango preferente sobre la hipoteca naval cuyas nuevas fórmulas y moderna sofisticación en aspectos contractuales y registrales han hecho también anticuado al Convenio de 1926.

Por todas estas y otras causas, el propio Comité Marítimo Internacional emprendió nuevamente un intento por alcanzar un Convenio que gozara de mejor acogida internacional y que resolviera los muchos problemas que el de 1926 encierra. De esta iniciativa nació el Proyecto de Nueva York de 1965 que fue aprobado y puesto a la firma en Bruselas el 27 de mayo de 1967.

Este nuevo Convenio no ha logrado aún entrar en vigor a nivel internacional, y únicamente registra la ratificación de tres países (Dinamarca, Suecia y Noruega) y dos adhesiones (República Árabe de Siria y Marruecos), sin embargo, este Convenio será propósito de estudio más adelante.

3.3.- Privilegios de Primero y Segundo Rango.-

Los privilegios " in primis ", es decir, de primer rango, están limitados expresamente a cinco especies: 1º los gastos de justicia en el interés común de los acreedores para la conservación del buque y para la venta y distribución de su precio; 2º los créditos que resultan del contrato de ajuste; 3º la remuneración por salvamento, asistencia y contribución del buque en las averías gruesas; 4º la indemnización por abordaje o accidentes de navegación, por lesiones corporales a los pasajeros o la tripulación, y por pérdida y averías de la carga y equipaje; y 5º los créditos por contratos hechos por el capitán fuera del puerto de matrícula por las necesidades del buque y del viaje.

Los privilegios expresados, de primer rango, priman sobre la hipoteca naval. Son los mismos en todos los países adheridos a la Convención, es decir, tienen un carácter internacional uniforme.

Los demás créditos marítimos pueden gozar de privilegio especial, pero ese privilegio nunca puede ser sino de segundo rango. De esta manera advertimos que los privilegios de segundo rango quedan pospuestos a la hipoteca naval y varían según las legislaciones nacionales, cuyos países están en libertad de instituirlos o no.

La Convención de Bruselas establece que las legislaciones nacionales de los Estados parte, pueden agregar a la lista de los privilegios previstos por la misma todos los créditos de segundo rango que deseen. De manera que no existen privilegios de segundo rango con el carácter de internacionales.

Como se ve, quedan excluidos del primer rango, el privilegio del vendedor del buque por el precio, el del asegurador por los premios, y el del dador a la gruesa por el préstamo. 52

(52) DIES MIERES. ob. cit., pág. 50.

3.4.- Objeto de los Privilegios.-

El privilegio sobre el buque y sus accesorios materiales se extiende, en la Convención de Bruselas, al flete, al pasaje y a otros accesorios económicos del buque. El flete y el pasaje que quedan afectados al privilegio especial son los que corresponden al viaje en el cual han nacido los respectivos créditos. Debe, además, encontrarse pendiente su pago o en poder del capitán o agente marítimo. 53

Para los sueldos de la gente de mar la Convención ha acordado una solución más beneficiosa para estos acreedores, admitiendo el privilegio sobre todos los fletes ganados durante la vigencia del contrato de ajuste.

Recae, asimismo, el privilegio sobre ciertos accesorios económicos del buque, como son las indemnizaciones adeudadas al propietario por daños materiales causados a sus buques, cuando aun no he reparado dicho buque; la contribución de averías gruesas adeudadas al buque por pérdida sufrida por éste o por el flete; y la remuneración debida por asistencia que el buque hubiera prestado a otro.

Estas indemnizaciones, como ocurre con el flete, deben ser embargadas por el acreedor privilegiado sobre el buque antes de que sean pagadas al propietario y se confundan en su patrimonio. 54

Lo característico del sistema de privilegios creado por la Convención es la exclusión de la indemnización del seguro como objeto de privilegio. Sobre esta indemnización no pueda ejercer su garantía el acreedor por créditos privilegiados sobre el buque. Pero, en cambio, ese derecho le corresponde al acreedor hipotecario; de modo que el hipotecario encuentra en el mecanismo de la Convención una verdadera garantía en el seguro, de la que algunas legislaciones se le privaba o reducía al acreedor hipotecario en la concurrencia y antelación de los acreedores privilegiados.

(53) El agente marítimo o naviero, es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende. Article 19. LEY DE NAVEGACION.

(54) DINE NIERRE. ob. cit., pág. 51.

Para Dies Mieres, en verdad, la Convención ha reforzado el valor de la hipoteca marítima no tanto por haber limitado el número de los créditos privilegiados que la preceden, sino por haber reservado la garantía de la indemnización del seguro a favor del acreedor hipotecario sin que pueda compartirla ningún privilegiado de primer rango ni de rango posterior.

Nosotros nos reservamos nuestros comentarios al respecto, porque creemos que a pesar de la eliminación de bastantes privilegios que se preferían a la hipoteca, ésta toda vía no encuentra un margen de seguridad para los bancos hipotecarios, que prefieren no apoyar la Convención y sujetarse a sus propios contratos; y por otro lado, consideramos que la situación de los trabajadores debe ser siempre la preferida por sobre las demás y en este aspecto, la Convención reserva al segundo sitio a éstos, después del pago de ciertos privilegios preferidos a él.

3.5.- Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítimas, Bruselas 1967.-

Como ya lo hemos mencionado, la preocupación esencial del Comité Marítimo Internacional, era, es y seguirá siendo la elaboración de textos internacionales que puedan ser aceptados por el mayor número de Estados. En este sentido, lo anterior suponía que en aquella época, se incorporaran en la Convención de Bruselas de 1967, soluciones admisibles para esa mayoría y que permitieran presumir una mayor aceptación, esa mediante la ratificación o adhesión de los Estados a la misma.

En segundo lugar se encontraba el deseo de promover la hipoteca, asignándole mejor ubicación dentro del marco de los créditos privilegiados, sin postergar los que merecen un rango preferencial, ya sea por razones de orden económico o social. Y por último, facilitar el embargo y la interdicción de navegar de buques, es decir, permitir que los acreedores puedan hacer efectivos sus créditos y que no se burlen sus legítimos intereses, mediante la desaparición del asiento privilegiado.

En base a las tres razones apuntadas, el nuevo proyecto de convención internacional elaborada por el C.M.I., se fundaba principalmente en el sistema de la Convención de 1926, sin embargo, para la mayoría de los doctrinarios, este Convenio de 1967 supera el anterior, por mucho. 55

Así de esta iniciativa emprendida por el C.M.I., nace el Proyecto de Nueva York de 1965 que fue aprobado y puesto a la firma en Bruselas el 27 de mayo de 1967. Este nuevo Convenio no ha logrado aún entrar en vigor a nivel internacional, y únicamente registra la ratificación de 3 países (Noruega, Suecia y Dinamarca) y de dos adhesiones (Siria y Marruecos).

En este sentido, podemos mencionar ya en términos generales, que la estructura básica de este Convenio es análoga a la del Convenio de 1926, pero reduce el número de los privilegios marítimos, al eliminar los créditos de base contractual, modifica el orden de prelación entre ellos, incluye disposiciones relativas a la cancelación del asiento de matrícula de los buques y añade una disposición sobre terminación en caso de venta forzosa. Además, da una formulación más precisa a sus disposiciones sobre hipoteca naval, orden de prelación de los privilegios marítimos y facultad de los Estados para introducir privilegios no enumerados en el Convenio. Al igual que la Convención de 1926, otorga a los privilegios marítimos mayor rango preferencial que a la hipoteca naval y a ésta mayor rango que los llamados " privilegios legales " (statutory liens), creados por la ley interna. 56

(55) ALCANTARA, JOSE MARIA. ob. cit., pág. 3.

Haciendo ya un análisis del Convenio de 1967, podemos citar como las características fundamentales del mismo, las siguientes:

A.- Reconocimiento Internacional.

Al igual que la Convención de 1926, la de 1967 establece en su artículo 1º el reconocimiento en los Estados Contratantes de las hipotecas constituidas e inscritas en un registro público, de conformidad con las Leyes del Estado en el que el buque se encuentra matriculado.

B.- Ley Aplicable.

El rango entre las hipotecas registradas y sus efectos respecto a terceros, sin perjuicio de lo dispuesto por la Convención, se determinan por las leyes del Estado en que están registradas y todo lo referente al procedimiento de ejecución, se rige por las leyes del Estado en que el mismo tiene lugar (artículo 2º).

C.- Eliminación del Registro.

Ningún Estado Contratante puede autorizar la eliminación de un buque del registro, sin el consentimiento por escrito de todos los titulares de hipotecas registradas, y ningún buque matriculado en un Estado Contratante puede matricularse en otro, sin la presentación previa de un certificado en donde queda asentado fehacientemente que el buque en cuestión ha sido eliminado o que será eliminado el día en que el nuevo registro tenga lugar (artículo 3º).

D.- Créditos Preferentes a la Hipoteca.

Siguiendo el sistema de la Convención de 1926, se distinguen los privilegios entre los que gozan de preferencia sobre la hipoteca y los que ocupan un rango posterior.

Así los créditos privilegiados son: (artículo 4)

- 1) Salarios y otras sumas debidas al Capitán, oficiales y miembros de la tripulación, en virtud de su contratación a bordo del buque;
- 2) Los derechos portuarios de canales y otras vías navegables, así como los derechos de practica;

(86) INFORME DE LA SECRETARIA DE LA UNCTAD. ANALISIS PRELIMINAR DE POSIBLES MODIFICACIONES AL ACTUAL REGIMEN INTERNACIONAL DE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL. TD/B/C.4/ISL/48. DEL 24 DE JULIO DE 1988.

3) Los créditos contra el armador por muerte o lesión corporal, acaecidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación del buque;

4) Créditos por hechos ilícitos (culpa extracontractual) contra el armador, no susceptibles de ser basados en un contrato por pérdidas o daños a propiedades, acaecidas en tierra o agua y en relación directa con la explotación del buque;

5) Créditos por indemnización en concepto de salvamento, asistencia marítima, remoción de restos y contribución del buque en avería gruesa.

Estos créditos se anteponen a la hipoteca, la cual pasa inmediatamente después en el orden en que están colocados y en la forma que indica el artículo 5º, reservándose una posición preferencial para los emergentes de asistencia y contribución en avería gruesa frente a los existentes en el momento de la prestación del servicio (artículo 5º).

Expresamente se eliminan los que podían resultar de propiedades radioactivas, tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas de combustible nuclear o de productos o residuos radioactivos (artículo 4º).

En caso de que un Estado acuerde un privilegio o un derecho de retención al constructor o reparador de un buque, el mismo ocupa un rango inferior a todos los privilegios mencionados y puede tener un carácter preferencial frente a cualquier hipoteca, pero se extingue cuando el buque deja de estar en posesión del constructor o contratista de las reparaciones (artículo 6º inciso 2).

F.- Otros Créditos.

Los Estados Contratantes, como ya lo apuntamos, pueden otorgar privilegios o derechos de retención a cualquier otro acreedor, pero esos privilegios tienen un rango posterior a los enunciados y a todas las hipotecas registradas, excepto el del constructor o reparador cuando el buque en cuestión, lo tienen en posesión.

G.- Carácter " in rem ".

Los privilegios recaen sobre el buque, con independencia de quien sea la persona que debe abonar el crédito y la cesión de éste importa simultáneamente la transmisión del privilegio (artículo 7-9).

H.- Venta Forzosa.

En caso de que se decreta la venta de un buque en un Estado Contratante, la autoridad competente de este Estado, con 30 días de anticipación, debe notificar por escrito la fecha y lugar de venta, al encargado del registro en donde el buque esté matriculado y a los titulares de hipotecas registradas y de créditos con privilegio marítimo de primer rango, siempre que el crédito hubiera sido comunicado a dicha autoridad (artículo 1º).

I.- Extinción de los Privilegios.

Los privilegios marítimos se extinguen por el transcurso del tiempo o por la venta del buque.

Se extinguen a la expiración de un año, a contar desde la fecha en que se originó el mismo, salvo que antes de la expiración de dicho término, el buque haya sido objeto de un embargo que conduzca a su venta forzosa; y ese plazo sólo puede suspenderse cuando exista un impedimento legal que coloque al acreedor privilegiado en la imposibilidad de proceder al embargo del buque (artículo 8).

En caso de venta forzosa del buque en un Estado Contratante, las hipotecas y los privilegios marítimos se extinguen con respecto del buque, si la venta se ha efectuado cumpliendo con los requisitos establecidos en la Convención y el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de un Estado Contratante.

Efectuada la venta y habiéndose cumplido con todos los requisitos que la Convención dispone, el tribunal o la autoridad competente debe expedir un certificado, dejando constancia del cumplimiento de todos los requisitos y contra la presentación de ese certificado, el titular del registro del Estado de matrícula del buque, debe eliminar todas las hipotecas y los privilegios del buque, matriculándolo a nombre del comprador o expidiendo un certificado de cese de matrícula para que se pueda proceder a su nuevo registro (artículo 11).

J.- Aplicación de la Convención.

La Convención se aplica a todos los buques, registrados o no, en un Estado Contratante.

De ello se deduce que los buques que enarbolan el pabellón de un Estado no contratante están sujetos a las disposiciones de la Convención, si deben ser vendidos por decisión de un tribunal y bajo la jurisdicción de un Estado Contratante.

A su vez, los buques que enarbolan pabellón o estén matriculados en un Estado parte de la Convención, también están constreñidos a las disposiciones de la misma, aunque se encuentren y sean vendidos en un Estado no contratante, porque el reconocimiento de derechos reales y de privilegios sobre el buque se rigen por la ley de la bandera del buque en cuestión.

En síntesis, la seguridad para el acreedor hipotecario deriva de lo siguiente:

I.- La posibilidad de ejecutar la hipoteca en cualquier lugar en que se encuentre el buque;

II.- La posibilidad de obtener el precio del mercado del mismo y otorgar un título o certificado inobjetable para el comprador;

III.- De que por medio del producto de la venta, el acreedor hipotecario obtenga el reembolso de su crédito y esto exige reducir los créditos preferentes a la hipoteca.

El Convenio de 1967 aporta interesantes novedades con respecto al anterior de 1926, no obstante esto y a pesar de haber aportado razonables modificaciones, no ha conseguido hasta la fecha aunar éxito alguno, y ello motivó que el C.M.I. formase una comisión de estudio del tema, cuya misión fue la de preparar unas líneas de reformas para someterlas en una futura conferencia internacional.

Fue hasta el año de 1985 en Lisboa, que se pudo llevar a cabo la Conferencia Internacional, en donde además de haberse revisado y propuesto desaparecer las deficiencias del Convenio de 1967, que alcanzara una mayor aceptación internacional y pudiera servir de base a un nuevo convenio, concertado entre la Organización Marítima Internacional, IMO por sus siglas en inglés, y la UNCTAD, se revisó también y se propusieron reformas al Convenio Internacional Relativo al Embargo Preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima, firmada en Bruselas el 10 de mayo de 1952. 87

Evidentemente, las dos Convenciones se encuentran vinculadas, puesto que el embargo y la interdicción de navegar de un buque, tienden a asegurar el cobro de los aludidos créditos, principalmente cuando están garantizados con una hipoteca o un privilegio marítimo.

Para finalizar con este punto, sólo nos resta mencionar que los trabajos emprendidos en Lisboa en 1985 encontraron la luz en 1993, con la nueva Convención sobre hipoteca y privilegios marítimos de Ginebra; ésta como el Proyecto de Lisboa, junto con otras Convenciones Internacionales relacionadas con el tema, son objeto de análisis y estudio posterior en este trabajo.

(87) ALCANTARA, JOSE MARIA. ob. cit., pág. 3.

3.6.- Posteriores Conferencias Internacionales y Convenciones relacionadas con los Privilegios e Hipoteca Marítima.-

Son seis los Convenios relacionados con la esfera de los privilegios marítimos e hipoteca naval. Los tres Convenios que afectan más directamente a la hipoteca y los privilegios marítimos son: el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas de Bruselas en 1926, en 1967 y la última, corresponde al conocido como el Convenio de Ginebra de 1993, producto de la Conferencia de Lisboa de 1985.

En diciembre de 1981, el Convenio de 1926 había sido ratificado por 26 países, pero otros muchos, entre ellos Canadá, los Estados Unidos, México, los Países Bajos, el Reino Unido, Alemania y la Federación Rusa, no lo habían ratificado. Con todo, la situación actual no puede juzgarse basándose en la lista de los países que lo han ratificado, ya que la situación se complica al haber adoptado algunos países las disposiciones del Convenio sin ratificarlo, y más aun, otros que lo han ratificado no han puesto en vigor sus disposiciones.

Por otro lado, están los países que han ratificado el Convenio pero no interpretan sus disposiciones de manera uniforme y los que, habiéndolo ratificado, lo han modificado en alguna medida para dar efectividad al Convenio de 1967.

Cabe señalar que en la misma fecha, el Convenio de 1967, que estaba destinado a sustituir al Convenio de 1926, había sido ratificado por 5 países y no está aun en vigor internacional. 88

Otro convenio relacionado, es el Convenio sobre la inscripción de derechos reales a los buques en construcción, de Bruselas el 27 de mayo 1967, que, como indica su título, permite la inscripción en el registro de los derechos inscribibles relativos a los buques en construcción.

Este Convenio tiene como finalidad hacer extensivas a los buques en construcción las disposiciones en materia de publicidad, disponiendo que los derechos de propiedad, gravámenes como la hipoteca, se inscribirán en el registro cuando se haya suscrito un contrato de construcción de un buque o cuando un constructor haya manifestado su decisión de gravarlo por cuenta propia. Todos los efectos del registro así como su procedimiento, cancelación, etc., se sujetaran a las leyes del Estado donde se ha registrado la propiedad y gravamen del buque.

(88) INFORME DE LA SECRETARIA DE LA UNCTAD. ob. cit., pág. 14.

El Convenio Internacional Relativo al Embargo preventivo de Buques Destinados a la Navegación Marítima, de 1952, es otro convenio directamente relacionado, que incluso fue objeto de revisión en la ya citada Conferencia de Lisboa de 1985.

Este Convenio firmado en Bruselas el 10 de mayo de 1952, tiene por objeto, en términos muy generales, el embargo preventivo como garantía provisional y el embargo preventivo como fundamento de la jurisdicción. Enumera 17 clases de créditos marítimos que pueden ser causa del embargo preventivo de un buque. A pesar de su extensión, esta lista no constituye una enumeración exhaustiva de todas las clases posibles de créditos marítimos, pero un buque no puede ser embargado sino en virtud de un crédito incluido en esa lista.

Relacionados más indirectamente con esta esfera están dos Convenios sobre limitación de responsabilidad, siendo el primero el Convenio Internacional relativo a la Limitación de la Responsabilidad de los Propietarios de Buques que navegan en el alta mar, de 1957; y el segundo, corresponde al Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, de Londres en 1976.

Ahora bien, partiendo del fracaso de las Convenciones Internacionales de 1926 y 1967, el C.M.I. convoca a una Conferencia Internacional en Lisboa en el año de 1985, a fin de modificar la Convención de 1967 y buscar un mayor apego internacional en este tema.

No obstante lo anterior, fue hasta el año de 1993, cuando se da nacimiento a una nueva Convención Internacional, la cual, sin embargo, tampoco ha podido llegar a tener la aceptación deseada, por lo menos actualmente, aunque es de mencionarse que, todavía le restan cuatro años más para poder entrar en vigor a nivel internacional.

En ese sentido, hemos considerado pertinente mencionar las líneas generales del Proyecto de Convenio en la Conferencia de Lisboa de 1985, así como un breve análisis del Convenio de Ginebra de 1993 sobre Hipoteca y Privilegios Marítimos, que fue la culminación del trabajo emprendido en Lisboa.

Como líneas generales del Proyecto de Convenio de Lisboa, que fueron aprobadas en 1985, mencionamos las siguientes:

- 1) Reafirmar el carácter público y registrable de la hipoteca como requisito indispensable de su reconocimiento internacional, y asegurar la coordinación registral internacional mediante la prohibición del cambio de bandera sin consentimiento de los acreedores hipotecarios y sin la previa baja en el Registro nacional. La publicidad surte también sus efectos en caso de venta forzosa del buque como método de protección de los acreedores registrales.

2) Los créditos marítimos siguen gozando de garantía real, aunque disminuye el número de los preferentes a las hipotecas: créditos salariales; derechos de puerto; indemnizaciones por daños a personas derivadas de la explotación del buque; indemnizaciones sobre base extracontractual por daños materiales (responsabilidad objetiva, excluidos los daños causados al cargamento); créditos por salvamento, remoción de restos y contribución a la avería gruesa. El crédito del constructor, reparador o reconstructor del buque goza de prioridad sobre la hipoteca si el buque está efectivamente en su posesión como consecuencia de un derecho de retención concedido por la ley nacional.

3) Junto a las hipotecas se introduce el concepto de " cargas registrales " (registrable charges), cuyas características son la publicidad registral y la misma naturaleza que la hipoteca, como válvula de escape de algunas disparidades nacionales.

4) El ámbito de aplicación de la Convención es amplísimo, ya que define un verdadero Derecho uniforme, aplicándose el mismo, a todos los buques registrados en un Estado contratante o en uno no contratante, sin mencionar factor alguno de internacionalidad como elemento integrante del supuesto que desencadena su aplicación.

No cabe dudas que la intención general es la de reconocer unos privilegios reducidos en número por delante de la hipoteca, mortgages y registrable charges, asimismo, se manifiesta un deseo de coordinar los Registros nacionales en aras de una efectividad publicitaria que evite fraudes a los acreedores, así como un procedimiento registral y de venta forzosa mínimo que evite la descoordinación.

El proyecto elaborado por el C.M.I., fue estudiado cuidadosamente por la UNCTAD e IMO, y por iniciativa de ambas organizaciones se constituyó un grupo conjunto de expertos (el Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects, más conocido por JIGE). 59

Este grupo de trabajo concluyó después de algo más de tres años sus trabajos en la Sexta Sesión de Londres en septiembre de 1989, produciendo un texto final de proyecto para un nuevo Convenio Internacional, mismo que muestra muy pocas diferencias frente al proyecto emitido por el C.M.I. y que prácticamente se reducen a dos: a) la desaparición de los créditos por remoción de restos y contribución a la avería gruesa de la lista de los privilegios marítimos que preceden a la hipoteca naval; y b) la regulación específica del cambio provisional de la bandera del buque (bareboat registration).

(59) ALCANTARA, JOSE MARIA. ob. cit., pág. 3.

El nuevo convenio internacional fue producto de la Conferencia Diplomática que se celebró en Ginebra, Suiza, del 19 de abril al 7 de mayo de 1993.

El texto final del Convenio aprobado tras quince días de debates consta de 22 artículos, de los cuales 16 son sustantivos y el resto son relativos a Depositario, Firma (ratificación, aceptación, aprobación y adhesión), Entrada en vigor, Revisión y Enmienda, Denuncia e Idiomas.

Se trata de una regulación compleja, que no es completamente nueva; en gran parte, el Convenio de 1993 sigue al frustrado de 1967; ni tampoco es progresiva en su carácter, así como tampoco responde con plenitud y transparencia a los objetivos buscados, debiendo destacarse el abandono del estudio sobre la creación de un registro internacional de privilegios marítimos e hipoteca naval.

Con todo esto, es un cuerpo normativo importante, fruto de un amplio consenso internacional entre las delegaciones de 50 países y organizaciones internacionales. Cabe destacar que la delegación mexicana aportó destacados comentarios al mismo, e incluso, logró la modificación de su texto en el aspecto relativo al ámbito de aplicación de la Convención, al condicionar la aplicación del Convenio a todos los buques, incluso a los de un Estado no parte, siempre y cuando, estos buques se encuentren bajo la jurisdicción de un Estado contratante, puesto de lo contrario se atentaría a los principios del Derecho Internacional y de la política exterior de México, en cuanto a la libre autodeterminación de los pueblos, de tal manera que, no puede aplicarse a todos los buques en general, porque se verían vedados los derechos de la libre contratación internacional entre los Estados; y además la Delegación Mexicana propuso la elaboración de una lista de términos legales para evitar mayores confusiones. 60

Señalaremos como notas más sobresalientes de la Convención de 1993, las siguientes:

a) Es un Convenio con propósito de uniformidad internacional en la esfera de los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Destacadamente, así, el Convenio estará destinado a recibir aplicación no sólo entre Estados contratantes sino también en el ordenamiento interno de cada Estado contratante entre los nacionales de ese Estado.

(60) PEÑA HALLER, EDUARDO. INFORME DE LA CONSULTORIA JURIDICA DE LA SECRETARIA DE RELACIONES EXTERIORES, RELATIVO AL ANALISIS DEL PROYECTO DE CONVENCION SOBRE PRIVILEGIOS E HIPOTECA MARITIMA, EN LA CONFERENCIA DIPLOMATICA DE GINEBRA, SUIZA, 1993.

b) El reconocimiento de las hipotecas y gravámenes inscritos en otro Estado contratante queda regulado con mayor rigor y actualidad que el Convenio de 1926 y de manera similar al Convenio de 1967.

c) Se establecen adecuadas garantías para los acreedores beneficiarios de hipotecas y gravámenes en situaciones registrales de cambio de propiedad o de matrícula del buque, como los depósitos en garantía cuando se presenta la venta forzosa del buque (artículo 3).

d) Entre los nuevos privilegios marítimos se incluyen los gastos de repatriación de la dotación del buque (tripulación), y las cuotas de seguridad social pagadas en nombre de los tripulantes, ampliándose así el privilegio de los créditos laborales.

Desaparece el privilegio de la contribución a la avería gruesa, por aclaración igualmente desaparecen de la lista de los créditos privilegiados los créditos por daños o pérdida del cargamento y efectos del pasaje transportados a bordo del buque, quedan también excluidos todos los créditos surgidos de culpa extracontractual por daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos y sustancias peligrosas así como los causados por propiedades radioactivas, por que su objeto de regulación corresponde a otros Convenios Internacionales bajo un régimen de responsabilidad objetiva.

Se elimina el rango privilegiado para el crédito por remoción de restos, pero se vuelve a mantener parcialmente, sin reipersecutoriedad, para los supuestos de venta forzosa de un buque varado o hundido que la Autoridad Portuaria hace remover en interés de la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.

Desaparecen definitivamente los créditos de proveedores o pertrechadores de buques, que avituallan y pertrechan provisiones.

e) La prelación de los privilegios marítimos sobre la hipoteca queda, por tanto, reducida, y se sigue el sistema de prorrata en el concurso de los acreedores privilegiados, excepto los de salvamento que mantienen un orden inverso al de la fecha de nacimiento.

f) Una novedad trascendental del Convenio, es la de limitar de manera uniforme los privilegios concedidos por las leyes nacionales a otros créditos no previstos, reduciendo su plazo y vigencia, eliminando sus posibles características diferenciales y, sobre todo, borrando cualquier duda sobre la preferencia de los mismos sobre las hipotecas navales o sobre otros privilegios dispuestos en el Convenio.

g) El Convenio sigue apoyando a los llamados derechos de retención en los mismos términos adoptados por la Convención de 1967.

h) El plazo de vigencia de los privilegios marítimos sigue siendo de un año, que se interrumpirá si antes de cumplirse el término el buque es embargado para ser vendido en subasta pública.

i) En materia de ejecución, el Convenio ofrece grandes aportaciones relativas a las notificaciones de la venta forzosa, haciéndolo con responsabilidad de la Autoridad competente y por medio de notas diplomáticas para los Cónsules de los Estados.

j) Se regulan los cambios temporales de pabellón de buques a registros libres, estableciendo las protecciones necesarias prohibiendo se autorice dicho cambio sino se han satisfechos los depósitos monetarios y las cancelaciones de matrícula y asientos registrales del mismo.

k) Y por último, el ámbito de aplicación recae en los términos que hemos apuntado anteriormente con la aportación de la Delegación Mexicana en la Convención.

Aunque el nuevo Convenio aporta un proceso regulador moderno en varios aspectos y otorga mayor seguridad jurídica a los acreedores hipotecarios, no propone cambios radicales que distancien al mundo marítimo de 1993 de aquel vigente en 1926. Persisten aun dos filosofías encontradas: la predominancia del crédito hipotecario sobre los privilegios marítimos, salvo los créditos sociales, deudas laborales y daños corporales y el premio al salvamento por un lado, y la que defiende un equilibrio entre los privilegios marítimos, en lista no restrictiva, los acreedores hipotecarios, los propietarios de buques y la industria de servicios, liberada por los Estados Unidos de Norteamérica.

La comunidad internacional debe tomar un camino decidido que no puede, en mi opinión, ser otro que el de fortalecimiento de la hipoteca naval, como motor de la financiación de las flotas mercantes.

Pese a lo anterior, y aunado al hecho de que quedan sin privilegios los créditos fiscales, en donde estoy de acuerdo, la Convención de 1993 es un paso adelante en la unificación del Derecho Marítimo y un vivo ejemplo de la necesidad de unificación en los momentos de la globalización mundial de la economía.

CAPITULO CUARTO

" EL REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL "

Para que los bienes registrables (generalmente inmuebles y por excepción ciertos muebles, v.gr. buques y aeronaves), tengan el valor que razonablemente les corresponde y puedan ser aceptados en garantía de créditos, es necesario que esos mismos bienes tengan un régimen jurídico de publicidad, de seguridad y de respeto a la apariencia jurídica, que son precisamente los objetivos primordiales de un sistema de Registro Público.

El conocimiento de la historia y de la situación jurídica de cada bien registrable para la adquisición del dominio y para la constitución de gravámenes y demás derechos reales, se logra sólo a través de la publicidad, y de ésta a su vez depende la seguridad jurídica de que son válidas tales operaciones y de que posteriormente no van a ser atacadas éstas por causas anteriores y desconocidas en esos momentos, ya que sin necesidad de remontarse hacia atrás para analizar una a una las operaciones de la cadena de las diversas enajenaciones anteriores, como ocurre para llevar a cabo la "probatio diabólica", le basta al adquirente del dominio o de otro derecho real sobre el bien en cuestión fiarse de lo que aparezca como verdad en las inscripciones registrales relativas a dicho bien. 61

Todas estas consideraciones hacen ver la significación y la importancia que tiene el Registro Público Marítimo Nacional para la plena eficacia de los actos y contratos, y su oponibilidad frente a terceros que no intervinieron en la celebración de éstos.

4.1.- Antecedentes.-

El Registro Público Marítimo Nacional (R.P.M.N.), se creó por consecuencia de lo dispuesto por el Artículo Cuarto Transitorio de la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 21 de noviembre de 1963; en donde se mandaba que, todos los actos jurídicos relativos a la actividad marítima que deban registrarse, forzosamente deben ser asentados en el " Libro Auxiliar del Registro Público de Comercio que corresponde ", hasta en tanto se reglamente el Registro Público Marítimo Nacional y se establezcan sus oficinas.

Esto ocurrió hasta el año de 1980, cuando por fin se expide el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional y se establecen sus oficinas.

(61) SANCHEZ MEDAL. ob. cit., pág. 531.

Resulta evidente el atraso al que fue sometida la actividad marítima en cuanto al funcionamiento de un sistema registral. Por consecuencia de este atraso, el Registro Público Marítimo Nacional al igual que las otras oficinas de Registro Público en el país, muestra deficiencias y problemas de organización administrativa que traen como consecuencia lógica, graves rezagos que han atrasado a México por lo menos 20 años en relación con otros países en lo que respecta al sistema marítimo registral.

Sin duda, un sistema de registros públicos bien organizados es reflejo de un avance tecnológico y que además impulsa la economía de cualquier Estado. Lo anterior es síntoma de status de primer mundo en donde se brinda una plena seguridad jurídica al público en general, incluso extranjeros, respecto de cualquier clase de transacción comercial o acto jurídico.

Desafortunadamente, México no cuenta con un adecuado sistema registral; en la especie, no existe una buena organización y lógicamente esto trae por consecuencia toda una serie de problemas que por un lado, no dan la seguridad jurídica en las transacciones comerciales y por otro lado, hacen evidente la escasez de inversión que fomenta el desarrollo de la marina mercante nacional.

En la actualidad y de acuerdo con la Ley de Navegación (artículo 14), es competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, llevar y organizar el Registro Público Marítimo Nacional. Esta labor la ejecuta específicamente la Dirección General de Marina Mercante de acuerdo con el artículo 28 fracción III del Reglamento Interior de la SCT.

De esta manera, a la Dirección de Marina Mercante le corresponde entre otras atribuciones: abanderar y matricular las embarcaciones y artefactos navales mexicanos, otorgarles la señal distintiva de llamada y llevar el Registro Público Marítimo Nacional, el Programa de Abanderamiento y la sección especial del Registro para embarcaciones dedicadas exclusivamente al transporte marítimo de altura.

No obstante lo anterior, la Ley de Navegación dispone en el citado artículo 14 que, la organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional, el procedimiento, formalidad y requisitos de las inscripciones se establecerán en el Reglamento respectivo.

Esto lo menciono porque, cuando se iniciaron los proyectos para la elaboración de la Ley de Navegación vigente, se incluían entre otros, la elaboración de un Reglamento Único de la Ley que contendría entre otros, el correspondiente al Registro Público Marítimo Nacional; dicho reglamento se adecuaría a la nueva normatividad impuesta por la Ley. Sin embargo, hasta la presente fecha este Reglamento no ha sido expedido, por lo tanto, se sigue aplicando el Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional aludido anteriormente, el cual fue publicado en 1980 bajo la administración de José López Portillo.

En ese sentido, nos vemos en la necesidad de elaborar este Capítulo analizando el Reglamento vigente, además consideramos necesario mencionar que, el proyecto de Reglamento de la Ley de Navegación enviado al Congreso de la Unión para su aprobación, carece de estructura legislativa y tampoco llega a satisfacer las necesidades actuales, y en cierta manera, lo actual se contrapone con el fin que persigue este trabajo, ya que el propósito de este estudio es el apoyo al crédito naval por medio de la hipoteca y la necesidad de uniformar criterios en base a las convenciones ya analizadas.

Si no tenemos un sistema registral acorde a las necesidades actuales, no podremos competir a nivel internacional y seguirá decreciendo el índice de apoyo a la marina mercante nacional.

4.2.- Caracteres.-

El Registro Público Marítimo Nacional se sustenta en base a los siguientes caracteres:

1) Efectos.- Las inscripciones de los actos o documentos en el R.P.M.N. sólo tienen efectos declarativos, simplemente se limitan a dar publicidad al derecho real respectivo; por lo que no otorgan validez a los actos o documentos nulos inscritos (artículo 3008 Código Civil).

2) Publicidad.- Los encargados del Registro Público Marítimo Nacional (R.P.M.N.) tienen la obligación de proporcionar a las personas que así lo soliciten, todos los datos, información y constancias que se requieran, en donde aparezca la información general contenida en el propio Registro, brindando además todas las facilidades físicas y técnicas disponibles (artículo 3º del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional; 3001 del Código Civil).

3) Unicidad.- No pueda aparecer registrado al mismo tiempo un acto o un documento a favor de 2 ó más personas, excepto en los casos de copropiedad (quirates), y además, todos los actos o documentos subsiguientes deben hacerse constar en el mismo asiento registral (artículos 12, 20 y 42 del Reglamento del R.P.M.N.; 3020 del Código Civil). 62

4) Autoridad.- Tanto el Director General de Marina Mercante como los registradores, son autoridades investidas de fe pública y tienen competencia para calificar bajo su responsabilidad los documentos o actos que se presentan para su inscripción, que podrán negar, suspender o autorizar (artículos 9-II, 10-II, 28-I y 29 del Reglamento del R.P.M.N.; 3021 y 3022 del Código Civil).

5) Continuidad.- Para que se pueda inscribir o anotar cualquier título, es necesario que previamente exista inscrito o anotado el derecho de la persona que lo otorgó o de la que vaya a resultar perjudicada por la inscripción, excepción hecha a una inmatriculación; de tal manera que la continuidad registral constituya una cadena en la que cada eslabón se funda en el anterior y así sucesivamente, sin que se pueda cortar un eslabón (artículo 29 del Reglamento del R.P.M.N.; 3019 del Código Civil).

6) Exactitud.- El contenido de la inscripción asentada en el folio marítimo, debe coincidir en lo esencial con el contenido del acto o documento que se presentó para su registro; en ese sentido, no cabe dudas que el derecho registrado es existente y pertenece a su titular en la forma expresada en dicho asiento, dando por tanto, la seguridad jurídica (artículos 22, 28-I, 31, 32 y 33 del Reglamento del R.P.M.N.; 3023, 3024, 3025, 3026 y 3027 del Código Civil). 63

(62) CERVANTES ANUNADA. ob. cit., pág. 438.

7) Fe pública.- Los documentos inscritos en el R.P.M.N., así como los folios marítimos correspondientes, debidamente sellados y firmados por el Jefe del Registro, se considerarán documentos auténticos (artículos 9-II, 28-IV y 31 del Reglamento del R.P.M.N.; 3014 y 3018 del Código Civil).

8) Prioridad.- El registro produce sus efectos desde el día y la hora en que el documento se presenta ante la oficina registradora correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional, determinándose así las prelación de deracho real frente a terceros o los demás acreedores (artículos 13, 25 y 30 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional; 3013 y 3017 del Código Civil).

9) Oponibilidad.- Los actos y documentos que conforme a la Ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen, y no producirán efectos frente a terceros, quienes si podrán aprovecharlo en su favor. (artículos 14 de la Ley de Navegación; 4º del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional; 3007 del Código Civil) 64

Me refiero a terceros como aquellos titulares de derechos inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, a quienes por tanto, no afectará la oponibilidad del acto o contrato no inscrito celebrado por quien quiere oponer el mismo.

10) Buena fe.- El que adquiere a título oneroso e inscribe la propiedad o el gravamen proveniente de una persona que aparezca como propietaria del bien en el Registro Público Marítimo Nacional, es protegido aun cuando después se declare nulo o se resuelva el derecho de su enajenante. La legitimidad de dicha adquisición ya no emana del título anulado, sino de la fe pública registral y de la observancia del tracto sucesivo de las adquisiciones y enajenaciones sin interrupción; lo que se traduce en una completa concordancia de los asientos en el Registro Público Marítimo Nacional.

La buena fe del tercero se presume siempre, mientras no se pruebe que conocía la inexactitud del registro (artículo 3009 del Código Civil).

(63) SANCRA Y VALENCIA. ob. cit., pág. 344.

(64) Pueden ejecutarse hipotecas que no se encuentren inscritas y la excepción a la regla de inscripción, se presenta cuando se entabla pleito entre los que contrataron la hipoteca, procediendo el juicio hipotecario sin necesidad del requisito del registro, siendo siempre condición indispensable para inscribir la cédula, que esté registrado el bien a nombre del demandado y que no haya inscripción de embargo o gravamen a favor de tercero. (Ver cita 35).

4.3.- Organización Administrativa.-

Las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional dependen directamente de la Dirección de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Cabe mencionar que hace por lo menos 20 años, la autoridad responsable de los asuntos marítimos, como el abanderamiento de buques, matrícula, registro, etc., lo llevaba a cabo la Secretaría de Marina. Hoy en día, todos los asuntos marítimos son competencia de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por virtud del artículo quinto transitorio de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

La organización administrativa del Registro Público Marítimo Nacional, se establece de la siguiente manera:

1) Una oficina central, la cual se encuentra ubicada en México, Distrito Federal, tiene jurisdicción en todo el territorio nacional, puesto que el sistema de registro establecido es un sistema dual de inscripción, ya que todas las oficinas locales tienen la obligación de enviar a ésta, una de las dos partidas de inscripción realizadas, las cuales tienen el mismo valor y surten sus efectos a partir de la fecha en que se hubieren registrado, independientemente del envío de una de ellas a la oficina central.

Por medio de este mecanismo de centralización, se concentran todas los registros ejecutados en las oficinas locales de la República, lo que otorga por consecuencia un beneficio a todos los habitantes del D.F. interesados en consultar tal o cual registro.

Considero que esta centralización es buena, sin embargo y en abuso de los avances tecnológicos actuales, bien podría estructurarse un sistema por medio del cual, se pudieran consultar los asientos registrales ejecutados en la República, no sólo desde el D.F. sino desde cualquier oficina local del Registro Público Marítimo Nacional.

De la oficina central, nos es posible obtener certificados de inscripción, de existencia o libertad de gravámenes, así como los datos concernientes a todas las sociedades navieras constituidas en México, dedicadas ya sea a la construcción de buques, al transporte marítimo.

Esta oficina central al igual que las locales que mencionaremos a continuación, se encuentran administrativamente organizadas de la forma siguiente:

- I.- Jefatura.
- II.- Subjefatura.
- III.- Oficialía de partes.

- IV.- Sección de Trámites y Control.
- V.- Sección de Calificación e Inspección.
- VI.- Sección de Certificación.
- VII.- Sección Jurídica.
- VIII.- Sección Administrativa.
- IX.- La Caja.
- X.- Sección de Estadística y Archivo.

2) En lo tocante a las oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional, los actos y documentos que conforme a la Ley deban inscribirse en cada una de ellas, su jurisdicción se encuentra delimitada en base a las Capitanías de Puerto y sus Delegaciones que a continuación señalaré: 68

a) Oficina local de Ensenada, Baja California Norte.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Isla de Cedros, Venustiano Carranza y Rosarito, así como la Delegación de San Felipe y todas las del Estado.

b) Oficina local de La Paz, Baja California Sur.- Abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Santa Rosalía y San Carlos, así como las Delegaciones de Bahía Magdalena, Cabo San Lucas, San José del Cabo, Loreto y Mulegé.

c) Oficina local de Campeche, Campeche.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Cayo Arcas, así como las Delegaciones de Champotón y Seyba Playa.

d) Oficina local de Ciudad del Carmen, Campeche.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Palizada, Isla Aguada y todas las demás del Estado.

e) Oficina local de Mansanillo, Colima.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como la Delegación de Barra de Navidad en Jalisco.

f) Oficina local de Puerto Madero, Chiapas.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre.

(68) Conforme al artículo 8º de la Ley de Navegación, cada puerto habilitado en la República Mexicana, tendrá una Capitanía de Puerto, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, con una jurisdicción territorial delimitada, la cual tendrá entre otras, las siguientes atribuciones:abanderar y matricular las embarcaciones, así como realizar la inscripción de actos en el Registro Público Marítimo Nacional de su localidad.

g) Oficina local de Acapulco, Guerrero.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la Delegación de Puerto Marqués.

h) Oficina local de Puerto Vallarta, Jalisco.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre.

i) Oficina local de Lázaro Cárdenas, Michoacán.- Abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Infiernillo en Michoacán y Zihuatanejo e Ixtapa en Guerrero.

j) Oficina local de Cancún, Quintana Roo.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Chetumal y Cozumel, así como las Delegaciones de Isla Holbox, Isla Mujeres, Punta Sam, Puerto Morelos, Playa Del Carmen y Xcalak.

k) Oficina local de San Blas, Nayarit.- Abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la Delegación de Chacala.

l) Oficina local de Salina Cruz, Oaxaca.- Abarca la Capitanía de Puerto del mismo nombre y las Delegaciones de Puerto Angel y Puerto Escondido.

ll) Oficina local de Mazatlán, Sinaloa.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la Delegación de Escuinapa.

m) Oficina local de Topolobampo, Sonora.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Yáveros en Sonora y Alteta en Sinaloa.

n) Oficina local de Guaymas, Sonora.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Bahía de Kino, Puerto Peñasco y Golfo de Santa Clara.

ñ) Oficina local de Dos Bocas, Tabasco.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre y la de Frontera, así como la Delegación de Villahermosa.

o) Oficina local de Tampico, Tamaulipas.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, la de Altamira, el Puerto del Decano, la Pesca y Mezquital, así como las Delegaciones de Matamoros, Presa Falcón en Tamaulipas; Presa Rodrigo Gómez en Nuevo León; y Tamiahua en Veracruz.

p) Oficina local de Coatzacoalcos, Veracruz.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Catemaco, Minatitlán, Jesús Carransa y Tonalá; así como la Delegación de Sánchez Magallanes en Tabasco.

q) Oficina local de Veracruz, Veracruz.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, las de Tuxpan y Alvarado, así como las Delegaciones de Casones, Gutiérrez Zamora, Nautla, Tlacotalpan y Playa Vicente.

r) Oficina local en Progreso, Yucatán.- Comprende la Capitanía de Puerto del mismo nombre, así como las Delegaciones de Celestún, Sisal, YucaPETón, Telchac, Dsilan de Bravo, Las Coloradae y El Cuyo.

Para terminar con este apartado, sólo nos resta mencionar que, los subsecuentes aspectos que trataremos tienen aplicabilidad en cada una de las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional que hemos mencionado.

4.4.- Actos Jurídicos Registrables.-

Los artículos 16 y 17 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, expresamente señalan que, solamente se podrán registrar los actos y documentos prescritos por la Ley de Navegación.

En ese sentido, el artículo 14 de la Ley enumera una serie de actos jurídicos que estarán indiscutiblemente sujetos a inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional y que siguiendo las bases de inscripción del propio Registro, los clasificaremos de acuerdo a los folios marítimos relativos a:

1.- Buques:

a) Los certificados de matrículas de las embarcaciones y artefactos navales mexicanos (artículo 14 fracc. I de la Ley de Navegación).

b) Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los actos constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de la propiedad, sus modalidades, hipotecas, gravámenes y privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales mexicanos (artículo 14 fracc. II LN).

Los anteriores actos deben constar por escrito y ser otorgados en instrumento público, ya sea ante corredor o notario público.

c) Los contratos de arrendamiento o fletamento a casco desnudo de buques mexicanos.

d) Los contratos de construcción de buques en México o de aquellos que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanos.

e) Los buques extranjeros incorporados al Programa de Abanderamiento. 66

(66) El Programa de Abanderamiento, nació como una medida de fomento para la marina mercante nacional y consiste en inscribir a buques de bandera extranjera dentro del R.P.M.N. en el citado Programa por parte de empresas navieras mexicanas, cuando dichas embarcaciones sean de su propiedad o bien que legítimamente las posean bajo cualquier contrato de arrendamiento o fletamento a casco desnudo con opción a compra, las cuales gozarán del mismo trato que las embarcaciones mexicanas, cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y compromiso de abanderamiento que establece el reglamento respectivo. (artículo 15 Ley de Navegación).

Es importante destacar que las embarcaciones inscritas en el Programa de Abanderamiento gozarán del mismo trato que las embarcaciones mexicanas, por tanto, podrán realizar o llevar a cabo el tráfico de cabotaje; anteriormente reservado exclusivamente a navieros mexicanos; y que por disposición de Ley, actualmente se faculta a navieros con buques extranjeros a prestar este servicio, siempre y cuando existan condiciones de reciprocidad y equivalencia con el país en que se encuentre matriculada la embarcación y con el país donde el naviero tenga su domicilio social y su sede real y efectiva de negocios. Serán reservados exclusivamente a mexicanos cuando no se respeten los principios de competencia o se afecta a la economía nacional (artículo 34 de la Ley de Navegación).

2.- Concesiones:

a) Las Administraciones Portuarias Integrales (artículos 14 fracc. VII Ley de Navegación; 20 de la Ley de Puertos).

b) Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias (artículos 14 fracc. VII Ley de Navegación; 20 de la Ley de Puertos).

c) Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios (artículos 14 fracc. VII, 35 y 37 Ley de Navegación; 20 de la Ley de Puertos).

3.- Sociedades:

a) Las sociedades navieras mexicanas y agentes navieros mexicanos, así como los operadores (artículos 14 fracc. VI, 17, 19 y 20 de la Ley de Navegación) 67

Para finalizar con este punto, sólo nos resta mencionar que, de conformidad con la fracción VII del artículo 14 de la multicitada Ley, cualquier contrato o documento relativo a las embarcaciones, al comercio marítimo y a la actividad portuaria, debe ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda, cuando así la Ley exija dicha formalidad.

(67) El Operador es la persona física o moral que sin tener la calidad de naviero o armador, celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio del buque que él, a su vez haya contratado. El Naviero es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo posesión. El Armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad al buque con objeto de asumir su explotación y operación. (artículo 16 de la Ley de Navegación).

4.5.- Documentos Registrables.-

En nuestro sistema registral, como en el español, no existe la inscripción abstracta del dominio y de los demás derechos reales, ya que el objeto de la inscripción no es tanto la relación jurídica real en sí misma, como el acto jurídico que la produce, modifica o extingue, es decir, la causa jurídica del derecho real. 68

La Ley no nos ofrece una relación de los derechos inscribibles, sino tan sólo una enumeración de los actos y contratos susceptibles de inscripción (artículo 14 de la Ley de Navegación), de tal manera que el Registro no expresa directamente que tal buque o tal derecho pertenece a una persona determinada, sino que informa que tal titularidad se ha producido en virtud de tal acto o tal contrato y es precisamente ese acto o ese contrato lo único que tiene acceso al Registro Público Marítimo Nacional.

De acuerdo con este criterio rector de nuestro sistema de registro, en éste se inscriben solamente títulos, bajo un punto de vista formal y un punto de vista material.

Bajo el punto de vista formal y de conformidad con lo establecido en el artículo 17 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional 69, se registrarán los actos y documentos que hemos señalado en el punto inmediato anterior del presente Capítulo, siempre y cuando estos consten en:

- 1.- Testimonios de escrituras públicas, actas notariales y otros documentos auténticos.
- 2.- Títulos y resoluciones administrativas originales o su copia debidamente certificada.
- 3.- Resoluciones o providencias judiciales certificadas legalmente.
- 4.- Los documentos privados ratificados conforme a la ley.

(68) SANCHEZ MEDAL. ob. cit., pág. 248.

(69) Por virtud del artículo Cuarto Transitorio de la Ley de Navegación, seguirán vigentes todos aquellos reglamentos, en tanto no sean expedidos los reglamentos de la presente ley, en todo en lo que no se opongan a la misma. Esta aclaración tiene por objeto señalar que el artículo 17 del Reglamento en comento, hace mención a los documentos establecidos en la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos que en la Ley en vigor, enumera el artículo 14 ya comentado.

Los actos y documentos otorgados en el extranjero, sólo se inscribirán si dichos actos y documentos tienen el carácter de inscribibles conforme al Código Civil y al Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.

Si los documentos aparecen en idioma distinto al español y se encuentran debidamente legalizados ya sea por Cónsul mexicano en el lugar o por medio de apostilla en términos de la Convención de la Haya que suprime el requisito de legalización de los documentos públicos; deberán ser traducidos al idioma español por perito oficial y protocolizarse ante notario en un caso, y en el otro, sólo bastará el apostillamiento del documento para que pueda ser inscribible.

Las sentencias dictadas en el extranjero sólo se registrarán si no están en contravención con las leyes mexicanas y si ordena su ejecución la autoridad judicial competente (artículo 5 del Reglamento de Registro Público Marítimo Nacional; 3006 del Código Civil).

Cabe mencionar que respecto a los documentos privados, las firmas deben ser autenticadas por Notario, por el Registrador, por Corredor Público o por Juez de Paz, en su caso.

En lo tocante al punto de vista material, es decir, en razón de su contenido, se registrarán los actos y los documentos enumerados en el artículo 14 de la Ley de Navegación, que hemos comentado en el punto que antecede.

4.6.- Quien puede solicitar el registro.-

El servicio de registro lo prestará el Estado, a través de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en específico como ya lo hemos mencionado, la Dirección General de Marina Mercante; a quien tenga interés legal en asegurar el derecho a inscribir, siempre que se satisfagan los requisitos exigibles y se cubran los derechos correspondientes (artículo 2º del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional).

En ese sentido, quien puede solicitar el registro, es aquel que persiga un fin legítimo y útil, siempre y cuando presente para su inscripción actos y documentos previstos en la Ley de Navegación, que consten en los instrumentos a que hace referencia el artículo 17 del Reglamento en cita y se encuentre dispuesto a cubrir los derechos que correspondan.

De esa manera y teniendo como base el principio de la inscripción, el interesado tiene por objetivo el de que produzca efectos en perjuicio de tercero un determinado acto de enajenación o de gravamen, etc., es decir, hacer oponible frente al público en general dicho acto o documento.

Para concluir con este punto, sólo nos resta mencionar, que de acuerdo con el artículo 24 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, las solicitudes que se ejecutarán en el propio Registro serán:

- 1.- Inscripción.
- 2.- Cancelación.
- 3.- Certificación.
- 4.- Rectificación.

4.7.- Procedimiento para obtener el Registro de Hipoteca Marítima.-

Más que detallar exactamente el procedimiento a seguir, en este punto trataremos de aportar una receta para la ejecución del trámite de inscripción de la hipoteca ante el Registro Público Marítimo Nacional que corresponda al puerto de matrícula del buque o embarcación gravada.

Antes de seguir adelante, la mejor recomendación es tener todos los documentos en los términos del artículo 17 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, llevar fotocopias (por lo menos tres), tener el tiempo y la paciencia suficiente para llevar a cabo el trámite respectivo.

Procedimiento:

1.- Escritura pública en donde conste el gravamen real de hipoteca sobre el buque en cuestión, en original y tres fotocopias.

2.- Cerciorarse que el buque se encuentra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

3.- A partir de que tengamos la seguridad de que el buque se encuentra o no inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, se podrá determinar el trámite a seguir, que estará en función de la inscripción o no del buque:

a) Si el buque se encuentra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, se deberá elaborar la solicitud con fundamento a lo dispuesto por el artículo 14 fracciones II y VI de la Ley de Navegación. Una vez que contemos con la solicitud de inscripción, deberán obtenerse tres copias fotostáticas de la escritura pública para anexarlas con toda la documentación (solicitud de inscripción, escritura pública y 2 copias) a la oficina del Registro Público Marítimo Nacional que corresponda, para dar inicio al trámite.

En la Oficialía de Partes del Registro, debemos presentar la solicitud de inscripción de hipoteca marítima, acompañada del original de la escritura donde conste el gravamen que se pretende asentar y dos copias. La Oficialía de Partes deberá proporcionarnos una copia de la solicitud detallando los documentos presentados y sellada en donde conste la hora, el día y la fecha de presentación; este documento es de suma importancia puesto que nos servirá para acreditar la prelación de nuestro derecho. Una vez que han sido cotejadas las copias con el original de la escritura en cuestión y calificado nuestro documento, la oficina registradora procederá a determinar los derechos de inscripción que se generen y nos dará la boleta de pago respectiva para que procedamos al pago de los derechos correspondientes, ya sea que se efectúe el mismo en el banco o en la oficina de la tesorería de la localidad.

Toda vez que se ha efectuado el pago, debemos regresar a la oficina y entregar dicho boleto debidamente sellada por la caja que recibió nuestro pago a fin de que en breve tiempo pase el documento ante el Jefe de la oficina registradora y éste autorice la inscripción y el folio correspondiente.

Hecho lo anterior, se nos entregará la escritura pública debidamente registrada.

Nota: Revisar antes de dar inicio al trámite, que los datos del buque, como son los correspondientes a su individualización, a saber: (nombre del buque, matrícula, número de registro, letra de llamada internacional, tipo de embarcación, dimensiones y capacidad, nombre de los constructores, año de construcción); así como su número de registro ante el Registro Público Marítimo Nacional, se encuentren debidamente detallados en la escritura pública donde consta el gravamen que se pretende inscribir.

b) Si el buque no se encuentra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, por estar inscrito en el Registro Público de Comercio tal y como apuntamos anteriormente que podía suceder; debemos informarnos si éste se encuentra abanderado y matriculado. En caso de que así sea, debemos obtener de dicho Registro, un certificado literal de inscripción y un certificado de libertad de gravámenes, a efecto de que podamos presentarnos ante la oficina del Registro Público Marítimo Nacional que corresponda al puerto de matrícula, en compañía de la solicitud de inscripción del buque y de la hipoteca marítima, de la escritura pública en la que se haga constar el gravamen y de las dos fotocopias de ésta última.

Siendo el mismo trámite al descrito en el inciso anterior, con la pequeña diferencia de que se inscribirán dos actos jurídicos: el buque y la hipoteca.

c) Si el buque no se encuentra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional ni el de Comercio, pero si cuenta con la documentación mínima que la Capitanía de Puerto exige para el inicio del procedimiento de matriculación, podemos presentar dicha documentación ante la autoridad mediante solicitud por escrito. Una vez que tengamos copia de la solicitud de matrícula debidamente sellada por la Capitanía de Puerto correspondiente, podemos acudir a la oficina del Registro Público Marítimo Nacional competente, a efecto de que presentemos nuestra solicitud de inscripción del buque y de la hipoteca marítima, acompañando desde luego, copia certificada del título de propiedad del buque, la escritura pública donde conste el gravamen con sus respectivas copias fotostáticas y la copia sellada de la Capitanía de Puerto que acredite que se están realizando los trámites de matriculación del buque y llevar a cabo el mismo trámite expresado en el inciso a) de este apartado.

4.8.- Cancelación.-

Las cancelaciones son asientos que se practican o por resolución judicial o por voluntad de las partes y tienen por objeto hacer constar directa y expresamente que se extinguió y dejó de surtir efectos otra inscripción anterior.

Como sabemos, la cancelación es pues, la extinción de las inscripciones que procede generalmente a petición del titular del derecho. La cancelación de la hipoteca marítima debe constituirse en escritura pública y deberá constar en el folio correspondiente, la cancelación debe ser autorizada por el Jefe de la oficina del Registro Público Marítimo Nacional que corresponda.

Este efecto extintivo respecto a una determinada inscripción principal de " dominio " o de otro derecho real, también se produce automáticamente, sin necesidad de un asiento especial de cancelación de acuerdo con el artículo 3030 del Código Civil del D.F., por la sola transmisión del dominio o del derecho real por su titular inscrito a favor de otra persona, en virtud de no ser posible que un mismo bien o derecho real esté inscrito a favor de varias personas que no sean copartícipes, según se hizo notar a propósito de los caracteres de unicidad, continuidad y buena fe que se resumen en el principio de tracto sucesivo. 70

En todo caso, por aplicación del artículo 3033 del Código Civil del D.F., podrá pedirse y deberá ordenarse, en su caso, la cancelación total:

I.- Cuando se extinga por completo el buque objeto de la inscripción.

II.- Cuando se extinga, también por completo, el derecho inscrito o anotado.

III.- Cuando se declare la nulidad del título en cuya virtud se haya hecho la inscripción.

(70) El principio de tracto sucesivo o continuo, por virtud del cual, no puede un mismo derecho real estar inscrito a la vez en favor de dos o más personas a menos que sean copartícipes, por lo que para hacer una inscripción debe haber otra que sirva de antecedente y que se cancele para que de esta manera haya una cadena ininterrumpida o sucesión continua de inscripciones. (Tesis No. 318, pág. 973 de la Jurisprudencia de la 3ª Sala de la Suprema Corte de Justicia de la Nación hasta 1988 en el Apéndice de Semanario Judicial de la Federación). SANCHEZ MEDAL. ob. cit., pág 586.

IV.- Cuando se declare la nulidad del asiento.

V.- Cuando sea vendido judicialmente el buque que reporte el gravamen en el caso previsto en el artículo 2325 del Código Civil del D.F.

VI.- Cuando tratándose de cédula hipotecaria o de embargo hayan transcurrido dos años desde la fecha del asiento, sin que el interesado haya promovido en el juicio correspondiente.

Consideramos importante comentar que la cancelación de la inscripción de cédula hipotecaria o embargo preventivo por el transcurso de dos años desde la fecha del asiento, obedece a evitar que los pleitos se prolonguen por largo tiempo, puesto que el transcurso de dos años supone que las partes han llegado a algún arreglo que deba privar del secuestro, o bien que ha existido una transacción o una novación. 71

También podrá pedirse y deberá ordenarse, en su caso, la cancelación parcial, de conformidad con el artículo 3034 del Código Civil, en los siguientes casos:

I.- Cuando se reduzca el buque objeto de la inscripción.

II.- Cuando se reduzca el derecho inscrito o anotado.

Para finalizar con este punto y último Capítulo del presente estudio, sólo nos resta mencionar que, de conformidad con el artículo 43 y siguientes del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, se encuentra contemplado un recurso de inconformidad para aquellos casos en que se niegue la inscripción, la cancelación, la expedición de certificados y rectificaciones de los asientos registrales o cuando al resolverse uno de estos servicios se cauce perjuicio al interés jurídico del solicitante o del titular del derecho real.

Este recurso se interpone ante la Dirección General de Marina Mercante, directamente o por conducto de la oficina local del Registro que corresponda, dentro de los diez hábiles siguientes a la fecha de notificación del acuerdo denegatorio.

(71) Tesis No. 314, pág., 954 del Apéndice del Semanario Judicial de la Federación de 1985, 4ª parte, Tercera Sala, Suprema Corte de Justicia de la Nación.

CONCLUSIONES

PRIMERO.- Damos la razón al autor que citamos al comienzo de este trabajo, Hernández Izal, al mencionar que resulta complicado determinar el concepto de buque, ya que el buque en sí, es materialmente imprescindible para la realización del acto navegatorio-comercial y cuánto más elemental resulte el concepto, tanto más difícil será su aproximación conceptual.

No obstante lo anterior, curiosamente el mismo día en que comenzamos a escribir estas conclusiones, nos encontramos con un artículo publicado en la Revista llamada Fairplay, en la cual se relataba un caso presentado ante la Corte de Almirantazgo, en Australia, que versaba sobre considerar a una grúa parte de la universalidad de hecho que forma el propio buque o no. En ese sentido, el Juss que conoció del asunto resolvió afirmando la universalidad de hecho que forma el buque, como un conjunto coordinado de elementos que le otorgan su naturaleza como hecho imprescindible para la ejecución de actos de Derecho Marítimo, pero resolvió sin poder tomar en cuenta el concepto de buque que establece la Merchant Shipping Act inglesa de 1894, puesto que el concepto resultaba anacrónico y no aportaba nada para la resolución del caso.

En ese sentido, concluimos que el concepto de buque es imprescindible para nuestra materia y objeto de estudio del presente trabajo, y aunque resulte primitivo el concepto aportado por nuestra Ley de Navegación, el mismo constituye un punto que no ha quedado vacío en nuestra legislación al complementarse con los conceptos de la universalidad de hecho y de derecho que el propio buque asume.

Resaltamos la naturaleza jurídica del buque como bien mueble por naturaleza y disposición de ley, susceptible de ser utilizado como garantía para el cumplimiento de ciertas obligaciones financieras e, incluso, derivadas de su explotación, puesto que constituye un bien con un valor económico importante que provoca dotarlo de un régimen jurídico especial que tutele la seguridad de los contratos que asuma sin afectar la celeridad de las operaciones que realiza, para lo cual, también se hace necesario el contar con una clasificación adecuada de los buques, en atención a los servicios que presta, por el tráfico al que se avoca y por sus dimensiones.

Reconocemos que el principio de la fortuna de mar, es base indiscutible de la limitación de responsabilidad del naviero y es además, un antecedente inmediato de las nuevas fórmulas adoptadas para limitar la responsabilidad del naviero adoptadas por la Convención de Londres, de 1976, sobre el Límite de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, que sin duda alguna resultan de una mejor comprensión de protección al buque como un bien generador de la economía.

Por lo que toca a la universalidad de hecho y de derecho, concluimos que el buque comprende todos los accesorios, incluyendo casco y maquinaria para que pueda navegar y que tiene elementos inmateriales como el nombre, domicilio, nacionalidad y categoría en el Registro Público Marítimo, que en ciertos sistemas jurídicos, como el common law, le atribuyen personalidad al citar al propio buque ante la corte y es el capitán quien lo personifica, siendo por lo tanto un " actio in rem ", no permitida por nuestro Derecho actualmente a los asuntos marítimos:

Concluimos que aunque el buque contenga elementos propios de las personas, éste jamás podrá considerársele como una persona física o moral, pero sí como una institución de derecho público, puesto que el buque constituye una comunidad legal organizada y gobernada por un comandante que representa y aplica la ley del Estado cuya pabellón o bandera enarbola.

SEGUNDO.- La naturaleza jurídica de un derecho real es la de un derecho subjetivo de ejercicio potestativo.

En ese sentido, concluimos que la hipoteca marítima, es un derecho real que se constituye sobre un buque, determinado y enajenable, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño del buque, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento.

Concluimos que la hipoteca es el medio idóneo para garantizar el cumplimiento de obligaciones que contraiga el naviero propietario del buque y motor de financiamiento de las flotas mercantes; además, es un medio generador de la economía y que se debe proteger respecto a los demás acreedores del buque, observando siempre el cumplimiento de otras obligaciones que le son preferidas.

Respecto a los privilegios marítimos, concluimos que en todo momento y antes de efectuarse cualquier otro pago, se debe proteger a los trabajadores en virtud del contrato de ajuste o enrolamiento celebrado con el naviero; en segundo término, y en virtud de la privatización de los puertos mexicanos y de la eventual privatización del servicio de pilotaje, se debe proteger al empresario propietario del puerto y a los pilotos que devienen en acreedores del naviero por la utilización de la infraestructura portuaria y del servicio mismo, a través del pago de las tarifas correspondientes; y después podría colocarse a la hipoteca marítima, en virtud de que los demás privilegios contenidos en la Ley de Navegación pueden garantizarse por medio del contrato de seguro del propio naviero, o bien, con cualquier otro contrato de garantía como la fianza, otorgada por éste.

TERCERO.- Concluimos que la situación actual en lo que concierne a los privilegios marítimos e hipoteca naval y, en cierto grado, al embargo preventivo de buques derivado del análisis efectuado a las Convenciones Internacionales sobre este tópico, se caracteriza por reflejar un régimen internacional dividido, en el cual los financieros, acreedores y titulares de privilegios marítimos no pueden estar seguros del alcance, validez y rango de su garantía.

Consideramos que esta situación es motivo de preocupación para los países desarrollados como para los países en vías de desarrollo, pues tanto unos como otros pueden ver frustrados sus objetivos nacionales.

Los países en desarrollo como, México, sufren particularmente las consecuencias de esta situación al no poder obtener créditos suficientes para financiar el desarrollo de su flota y si a eso le agregamos que algunos países no cuentan en este campo con normas jurídicas bien arraigadas; no me refiero al caso específico de México sino a nivel internacional; no podrán elaborar su propia legislación nacional.

En cuanto a los países altamente desarrollados, cuyo ordenamiento jurídico nacional contiene normas propias sobre esta materia, los objetivos de tales normas pueden resultar desvirtuados por la diversidad de las leyes nacionales que rigen a los privilegios marítimos y la hipoteca naval. Así puede ocurrir siempre que nace un privilegio en un Estado y el buque es embargado en otro Estado, por el mismo o otro titular, y el segundo Estado considera los privilegios marítimos como materia procesal y, por tanto, aplica su propia legislación al reconocimiento y la graduación de tales privilegios. De ese modo, un privilegio nacido en un Estado puede ser considerado inexistente porque el buque ha sido embargado en otro Estado que no reconoce ese privilegio.

Sea como fuere, el Estado del embargo aplicará, en casi todos los casos, sus propias normas sobre el orden de prelación, de modo que los objetivos perseguidos por el primer Estado al conceder el privilegio determinado rango de preferencia pueden resultar frustrados por la otra jurisdicción que le concede un rango diferente.

En conclusión, a largo plazo quizás resulte interesante debatir respecto a la función del seguro o la fianza como medios para garantizar el pago de ciertos privilegios marítimos preferidos a la hipoteca marítima, así como de la función registral o bien la creación de un registro público marítimo internacional tal y como lo apuntamos, sin embargo, a corto plazo, se hace necesario tomar medidas inmediatas para poder lograr un verdadero convenio internacional de unificación en esta materia, puesto que la situación actual ha llegado hasta nuestros días sin beneficiar a nadie, siendo que hen fracasado las convenciones internacionales aludidas.

Concluimos que los aspectos de la situación actual, que sería deseable mejorar, son, en primer lugar, el rango y garantía concedidos a los acreedores hipotecarios y a las entidades de financiación de la construcción y adquisición de buques y, en segundo lugar, el fomento de una mayor uniformidad internacional.

Si bien el Convenio de 1967 mejora el rango de la hipoteca marítima, gozando de mayor protección al reducir los privilegios marítimos respecto al Convenio de 1926, en materia de uniformidad internacional ha fracasado rotundamente al contar con tan sólo tres ratificaciones y dos adhesiones, superándolo, en este aspecto, el Convenio de 1926.

Respecto al Convenio de 1993, concluimos que este nuevo Convenio constituye un progreso regulador en varios aspectos, ya que ofrece una mayor seguridad formal y registral al crédito hipotecario marítimo, aporta una calidad técnica superior a la del Convenio de 1926 y 1967, situando sus disposiciones en un ámbito moderno y del tiempo que vive actualmente el mercado, ya que otorga un conjunto de disposiciones que notoriamente mejoran la protección de los privilegios en favor del Capitán y de la tripulación, colocando en mejor posición al crédito hipotecario.

Cabe destacar que, México, curiosamente en la vigente Ley de Navegación, enumera a los privilegios marítimos exactamente igual que el Convenio de 1993, sin embargo, no firma la citada Convención por dos razones que hemos de comentar:

1) Disparidad de conceptos en cuanto a los términos jurídicos utilizados.

2) Se rechazó por completo el párrafo segundo del artículo 5º de la Convención, en razón de que este artículo dispone que, el crédito por premio de salvamento del buque tendrá preferencia sobre todos los demás privilegios nacidos antes de efectuarse las operaciones de salvamento.

Concluimos, pues, que no ha habido cambios radicales que distancien al mundo marítimo de 1993 del vigente en 1926, persistiendo aún dos filosofías encontradas: la de una predominancia del crédito hipotecario sobre los privilegios marítimos, salvo los créditos sociales en donde se sitúa México, y la otra que defiende los Estados Unidos de América, que se refiere a un equilibrio entre los privilegios marítimos, en lista no restrictiva, los acreedores hipotecarios, los propietarios de buques y la industria de servicios.

En nuestra opinión, la comunidad internacional debe tomar un camino que no puede, creemos, ser otro que el de fortalecer a la hipoteca naval sobre otros privilegios que pueden ser cubiertos por las indemnizaciones de seguro que haya contratado el naviero, sin olvidar y, desde un punto de vista humanista, la indiscutible ventaja de los trabajadores del mar sobre por sobre cualquier otro privilegio.

CUARTO.- Concluimos resaltando la necesidad de organizar administrativamente un verdadero sistema registral en México, no sólo el marítimo sino el de la propiedad y comercio.

Si queremos competir a nivel internacional y es nuestro deseo impulsar el desarrollo de la marina mercante nacional a través de créditos de financiamiento para la construcción y adquisición de buques, es necesario brindar la seguridad jurídica necesaria para garantizar entonces el debido respeto a los privilegios e hipotecas generados por la explotación del buque, su construcción y su adquisición.

El Registro Público Marítimo Nacional debe modernizarse, debemos presionar la asignación de recursos para este tipo de sistemas, que finalmente van a tener como consecuencia lógica, el advenimiento de inversión nacional y extranjera al campo de la industria marítima.

A N E X O I:

**CUADRO COMPARATIVO EN EL QUE FIGURAN ARTICULO POR ARTICULO LAS
DISPOSICIONES DE LOS CONVENIOS INTERNACIONALES DE 1926 Y 1967 PARA LA
UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECA
MARITIMA, Y LAS DEL PROYECTO DE TEXTO REVISADO DEL CONVENIO DE 1967
PREPARADO POR EL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL (C.M.I.).**

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1924.
(Convenio de 1924)

Artículo 1

Las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques constituidas reglamentadas según las leyes del Estado contratante a que el buque pertenece e inscritas en el registro público de la jurisdicción del país de origen, o en el registro central, serán consideradas como válidas y respetadas en todos los demás países contratantes.

Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1947.
(Convenio de 1947)

Artículo 1

Se podrán ejecutar en los Estados contratantes hipotecas y mortgages sobre buques de navegación marítima siempre que:

Proyecto de texto revisado del Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios marítimos y la hipoteca naval.
(Proyecto del 1941)

Artículo 1

Reconocimiento y ejecución de hipotecas, mortgages y grávanes

La hipoteca, mortgage y grávanes inscribibles del mismo género (los grávanes inenajenables del mismo género se denominarán en lo sucesivo "grávanes") constituidos sobre embarcaciones inscritas en un registro en garantía del pago de una deuda pecuniaria serán ejecutables en los Estados Partes, a condición:

a) Estas hipotecas y mortgages hayan sido hechas y registradas de acuerdo con la ley del Estado en que el buque está registrado;

b) El registro y cualesquiera otros documentos que hay que depositar en la oficina del registrador de acuerdo con la ley del Estado en que está matriculado el buque, estén abiertos a la inspección pública, y puedan obtenerse del registrador extractos del registro y copias de dichos documentos; y

c) El registro o cualesquiera otros instrumentos a que se refiere el párrafo anterior b) especifique el nombre y la dirección de la persona en cuyo favor se hizo la hipoteca, mortgage o grávanes, y la cantidad garantizada y la fecha y otros detalles que, de conformidad con la ley del Estado de registro, determine la clasificación de estas hipotecas y mortgages registradas.

e) de que tales hipotecas, mortgages y grávanes hayan sido constituidos e inscritos en el registro de hipotecas y grávanes con las leyes del Estado en que está matriculado el buque;

b) de que el registro y los documentos que se hayan de presentar al registrador de conformidad con las leyes del Estado en que está matriculado el buque, estén abiertos al público, y de que se pueda solicitar al registrador el libre acceso de extractos del registro y copias de esos documentos; y

c) de que el registro o alguno de los documentos mencionados en el párrafo b) especifique el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca, la mortgage o el grávanes, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida en circunstancias del Estado de registro, y la fecha y otros detalles que, de conformidad con las leyes del Estado de registro, determinen su rango respecto de otras hipotecas, mortgages y grávanes inscritos.

(véase el artículo 16)

Artículo 2

La clasificación entre sí de hipotecas y mortgages registradas y, salvo lo dispuesto en el presente convenio, su efecto respecto de terceros se determinarán por la ley del Estado de registro; ahora bien, sin menoscabo de las disposiciones del presente convenio, todas las cuestiones atinentes al procedimiento de ejecución de un buque se regirán por la ley del Estado en que aquélla tenga lugar.

Artículo 2

Ranko y efectos de hipotecas, mortgages y gravámenes

La prelación de las hipotecas, mortgages o gravámenes entre sí y, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente convenio, sus efectos respecto de terceros serán los que determine la ley del Estado en que aquélla tenga lugar; no obstante, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente convenio, todas las cuestiones relativas al procedimiento de ejecución se regirán por las leyes del Estado donde ésta tenga lugar.

Artículo 3

1. Salvo lo dispuesto en el artículo 11, ningún Estado contratante permitirá la desinscripción de un buque sin consentimiento escrito de todos los titulares de hipotecas y mortgages registradas.

Artículo 3

Cambio de propiedad o de matrícula

1. En caso de cambio voluntario de propiedad o de matrícula de un buque, ningún Estado parte autorizará al propietario a cancelar la inscripción del buque sin el consentimiento, dado por escrito, de todos los beneficiarios de las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos.

2. Un buque que está o estuvo matriculado en un Estado contratante no podrá ser objeto de elección para su matriculación en otro Estado contratante, a menos que:

- a) El Estado donde está o estuvo matriculado expida un certificado haciendo constar que el buque fue desinscrito; o
- b) El primero de los Estados citados expida un certificado haciendo constar que el buque será desinscrito el día en que se haga la nueva matrícula.

2. El buque que está o haya estado matriculado en un Estado Parte no podrá ser admitido para su inscripción en el registro de matrícula de otro Estado Parte a menos que aquel Estado:

- a) haya librado un certificado que acredite la baja del buque en el registro de matrícula; o
- b) haya librado un certificado que acredite que el buque causará baja en el registro de matrícula cuando se practique la nueva inscripción.

Artículo 2

Tienen el carácter de privilegiados sobre el buque, sobre el flete durante el cual ha nacido el crédito privilegiado y sobre los accioneros del buque y del flete adquiridos después de comenzado el viaje:

1. Las costas judiciales debidas al Estado y los gastos ocasionados en interés común de los acreedores para la conservación del buque o para conseguir su venta y la distribución del precio;

los derechos de tonelaje, de fero o de puerto, y de los demás derechos e impuestos públicos de la misma clase; los gastos de pilotaje, los gastos de custodia y conservación desde la entrada del buque en el último puerto.

2. Los créditos resultantes del contrato de servicios del Capitán, de la tripulación y de otras personas al servicio de a bordo.

3. Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas.

4. Las indemnizaciones por abordaje por los daños causados en las obras de los puertos, docks y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a las tripulaciones; las indemnizaciones por pérdidas o averías de la carga o de los equipos.

Artículo 3

1. Los privilegios marítimos sobre el buque garantizarán los derechos siguientes:

i) Sueldos y otras cantidades debidas al capitán, oficiales y demás miembros de la tripulación del buque en virtud de su empleo en éste;

ii) Derechos de puerto, canal y otras vías marítimas, así como gastos de pilotaje;

iii) Derechos contra el armador por pérdida de vida o daños personales, tanto en tierra como en mar, en relación directa con el trabajo del buque;

iv) Derechos contra el armador basados en actos ilícitos y que no pueden basarse en contrato, por pérdida o daño de la propiedad, ocurridos tanto en tierra como en mar, en relación directa con el trabajo en el buque;

v) Derechos por salvamentos, liberación de naufragio y contribución a averías comunes.

Artículo 4

Privilegios marítimos

1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario con cesión, el gestor o el dueño del buque están garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

i) Los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidas las cotizaciones a la seguridad social pagaderas en su nombre;

ii) Los derechos de puerto, canal y otras vías navegables, así como los derechos de practicaje;

iii) Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevinidas en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

iv) Los créditos de origen extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenidos y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque;

v) Los créditos por asar salvamento, extrayendo y contribución.

Artículo 2 (cont.)

5. Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para el cumplimiento de las obligaciones de conservación del buque o para la continuación del viaje, sin distinguir si el capitán es o no al mismo tiempo propietario del buque, si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas u otros contratantes.

Artículo 4 (cont.)

Se considera que la palabra "armador" mencionada en este párrafo incluye cesión u otro fletador, gerente o explotador del buque.

2. No llevará aparejado ningún privilegio el buque que garantice los derechos indicados en los párrafos iii) y iv) de este artículo que procedan o sean resultado de las propiedades radiactivas o de una combinación de propiedades radiactivas u otras propiedades peligrosas explosivas u otras propiedades peligrosas de combustible nuclear o de productos y residuos radiactivos.

Artículo 4 (cont.)

(Véase el artículo 4, párrafo 1)

2. Ningún privilegio marítimo generará un buque en garantía de los créditos enumerados en los apartados iii) y iv) del párrafo 1 de este artículo que sean consecuencia o resultado de la contaminación por hidrocarburos o de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos.

Artículo 3

1. Las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques, previstas en el artículo 1, ocupan el lugar inmediato después de los créditos privilegiados enumerados en el artículo anterior.

2. Las leyes nacionales pueden conceder el carácter de privilegiados a otros créditos que no sean los previstos en dicho artículo, pero sin modificar el lugar señalado a los créditos garantizados por hipotecas, mortgages y prendas, y a los privilegios que gozan de preferencia sobre ellas.

Artículo 5

1. Los privilegios previstos en el artículo 4 tendrán prioridad sobre hipotecas y mortgages registradas, y ningún otro crédito tendrá preferencia sobre aquellos privilegios u sobre hipotecas y mortgages que se ajusten a los requisitos del artículo 1, salvo lo dispuesto en el artículo 6 2).

(Véase el artículo 6, párrafo 1)

Artículo 5

Preferencia de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 tendrán preferencia sobre las hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos y ningún otro crédito tendrá preferencia sobre tales privilegios marítimos ni sobre las hipotecas, mortgages o gravámenes que se ajusten a lo prevenido en el artículo 1, sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 2 del artículo 6.

(Véase el artículo 6, párrafo 1)

Artículo 4

Se entiende por accesorios del buque y del flete, señalados en el artículo 2:

1. Las indemnizaciones debidas al propietario por razón de daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o por pérdidas del flete.
2. Las indemnizaciones debidas al propietario por averías gruesas, en tanto que éstas consistan en daños materiales sufridos por el buque y no reparados, o en pérdidas del flete.
3. Las remuneraciones debidas al propietario por asistencia prestada o salvamento efectuado hasta el fin del viaje, deducción hecha de las cantidades abonadas al Capitán y a las demás personas al servicio del buque.

El precio del pasaje y, eventualmente, las cantidades debidas, en virtud del artículo 4 del convenio, para la limitación de la responsabilidad de los propietarios de buques, quedan asimilados al flete.

No se considerarán como accesorios del buque o del flete las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contratos de seguro, ni las primas, subvenciones u otros subsidios nacionales.

No obstante lo consignado en el artículo 2, párrafo primero, el privilegio establecido a favor de las personas al servicio del buque se extiende al conjunto de los fletes debidos por todos los viajes efectuados durante la vigencia del mismo contrato de enrolamiento.

Artículo 5 (cont.)

2. Los privilegios marítimos tendrán prelación por el orden en que se enumeran en el artículo 6;

no obstante, los privilegios marítimos que garanticen créditos por asistencia o salvamento, extracción de náufragos y contribución a la avería gruesa tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios marítimos a que se halle afecto el buque en el momento de efectuarse las operaciones que dan origen a esos privilegios.

Artículo 5 (cont.)

2. Los privilegios previstos en el artículo 4 mantendrán su clasificación;

ahora bien, los privilegios que garanticen derechos de salvamento, liberación de naufragos y contribución a la avería gruesa tendrán preferencia sobre todos los demás privilegios del buque antes del momento en que se librasen a cabo las operaciones que dieron lugar a los citados privilegios.

Artículo 5

Los créditos referentes a un mismo viaje tienen el carácter de privilegios en el mismo orden en que figuran en el artículo 2.

(Véase también el artículo 6, párrafo 1)

Los créditos incluidos en cada uno de los números concurren con igual derecho y a pro rata en caso de insuficiencia del precio.

Los créditos incluidos en los números 3 y 5, en cada una de estas categorías, se pagan preferentemente en el orden inverso de la fecha en que se han originado.

Los créditos referentes a un mismo suceso se repitan de la misma fecha.

(Véase también el artículo 9, párrafo 2)

Artículo 6

Los créditos privilegiados del último viaje son preferidos a los de los viajes anteriores.

Sin embargo, los créditos resultantes de un contrato único de embalsamento para diversos viajes concurren todos en el mismo grado con los créditos del último viaje.

3. Los privilegios indicados en cada uno de los subpárrafos i), ii), iii) y iv) del párrafo 1) del artículo 4 se clasifican así:

4. Los privilegios señalados en el subpárrafo v) del párrafo 1) del artículo 4 se clasifican en orden inverso al tiempo en que se hayan producido los derechos garantizados por él. Se considerará que los derechos por contribución a una avería común se han producido en la fecha en que surgió la avería común; se considerará que los derechos por salvamento se han originado en la fecha en que terminó la operación de salvamento.

3. Los privilegios marítimos enumerados en cada uno de los apartados i), ii), iii) y iv) del párrafo 1 del artículo 4, tendrán prelación entre sí a pro rata.

4. Los privilegios marítimos enumerados en el apartado v) del párrafo 1 del artículo 4, tendrán prelación entre sí por el orden inverso al de la fecha de nacimiento de los créditos garantizados por esos privilegios. Los créditos por contribución a la avería gruesa se tendrán por nacidos en la fecha en que se ejecutó el acto de avería gruesa; los créditos por asistencia o salvamento se tendrán por nacidos en la fecha en que concluyó la operación de asistencia o salvamento.

(Véase también el artículo 3.
párrafo 2)

Artículo 4

1. Cada Estado puede conceder privilegios o derechos de retención para garantizar derechos no previstos en el artículo 4. Tales privilegios se desprenden de todos los privilegios enumerados en el artículo 4 y después de todos los hipotecas y mortgages registrados que se ajusten a las disposiciones del artículo 1. Estas disposiciones no perjudican la ejecución de privilegios marítimos previstos en el artículo 4, o hipotecas y mortgages que se ajusten a lo dispuesto en el artículo 1, ni la entrega del buque al comprador en relación con esta ejecución.

2. En caso de que se conceda un privilegio o un derecho de retención respecto de un buque en posesión de

- a) un constructor de buques, para garantizar derechos por la construcción del buque, o
- b) un reparador de buques, para garantizar derechos por reparación del buque realizada durante esta posesión,

tal privilegio o derecho de retención se responderá a todos los privilegios marítimos, expuestos en el artículo 4, pero puede preferirse a hipotecas o mortgages registradas. Este privilegio o derecho de retención puede ejercitarse contra el buque, no obstante cualquier hipoteca o mortgage registrada sobre él, pero no podrá ejercitarse cuando este caso de estar en poder del constructor o reparador, según el caso.

Artículo 6

Otros privilegios y derechos de retención

1. Todo Estado Parte podrá conceder privilegios o derechos de retención para garantizar créditos distintos de los mencionados en el artículo 4. A tales privilegios serán preferidos los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, así como las hipotecas, mortgages o grauens inscritos que se ajusten a lo previsto en el artículo 1; tales derechos de retención no serán impedimento ni para la ejecución de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, o de las hipotecas, mortgages o grauens inscritos que se ajusten a lo previsto en el artículo 1, ni para la entrega del buque a quien lo haya adquirido en virtud de una procedencia de ejecución.

2. Si se concede un privilegio o un derecho de retención respecto de un buque que se halle en posesión:

- a) de un constructor de buques, para garantizar créditos por la construcción del buque, o
- b) de un reparador de buques, para garantizar créditos por las reparaciones, incluida la rehabilitación, del buque efectuadas durante el período en que está en su posesión,

tal privilegio se responderá a todos los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 y tal derecho de retención no será impedimento para la ejecución de ninguno de ellos, pero podrá preferirse a hipotecas o mortgages que pasen sobre el buque o poder ejercitarse contra éste. Este privilegio o derecho de retención se extinguirá cuando el buque deje de estar en posesión de un constructor o reparador de buques de otra manera que como consecuencia de embargo o apremiación.

Artículo 7

Para la distribución del precio de la venta de los objetos a que afecta el privilegio, los acreedores privilegiados tienen la facultad de reclamar el importe íntegro de sus créditos, sin deducción alguna por razón de las reglas sobre la limitación, pero sin que las participaciones que les correspondan puedan ser superiores a la cantidad debida en virtud de dichas reglas.

Artículo 8

Los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie de dueño.

Artículo 7

1. Los privilegios marítimos previstos en el artículo 6 surgen con independencia de que los derechos garantizados por estos privilegios vayan contra el propietario o contra la cesión u otro fletador, gerente o explotador del buque.

2. Salvo lo dispuesto en el artículo 11, los privilegios marítimos que garantizan los derechos previstos en el artículo 6 siguen al buque, pese a cualquier cambio de propiedad o de registro.

(Véase también el artículo 6, párrafo 1)

Artículo 7

Característico de los privilegios marítimos

Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 6 seguirán al buque sin embargo cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón, salvo en el caso de venta forzosa.

Artículo 9

Los privilegios que se extinguen, fuera de los demás casos previstos por los Leyes nacionales, o la expiración del plazo de su año, sin que para los créditos por suministros, a que se refiere el número 3, del artículo 2, el plazo pueda exceder de seis meses.

Respecto de los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia y de salvamento, el plazo empezará a contarse a partir del día en que las operaciones han terminado; respecto del privilegio que garantiza las indemnizaciones del abordaje y otros accidentes, y por lesiones corporales, desde el día en que el daño se ha causado; respecto del privilegio por las pérdidas o averías del cargamento o de los equipajes, desde el día de la entrega del cargamento o de los equipajes, o de la fecha en que hubiesen debido ser entregados; respecto de las reparaciones y

Artículo 8

1. Los privilegios marítimos previstos en el artículo 6 se extinguirán al cabo de un año a partir de la fecha en que surgieron los derechos garantizados por ellos, o menos que, antes de la expiración de este período, haya sido incuadrado el buque, conduciendo este incuadración a una venta forzosa.

Artículo 8

Extinción de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 6 se extinguirán por el transcurso de un año desde la fecha de nacimiento de los créditos que esos privilegios garantizan a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo o apremiamento que comience a una venta forzosa.

Artículo 8 (cont.)

administrados y demás cosas señalados en el número 5 del artículo 2, a partir del día de la cesión del crédito. En todos los demás casos el plazo corre desde que el crédito es exigible.

La facultad de solicitar anticipos o abonos a cuenta no producirá efecto cuando se exija el pago de los créditos de las reservas contempladas en el artículo 2 del número 2 del artículo 2.

Entre los casos de extinción señalados por las Leyes nacionales, la venta no se extingue los privilegios, a ser que se realice con las formalidades de publicidad que establecen las Leyes nacionales. Estas formalidades comprenderán un aviso previo, dado en la forma y plazos fijados por dichas Leyes, a la Administración encargada de llevar los registros previstos en el artículo 1 del presente Convenio.

Las causas de interrupción de los plazos indicadas se determinan por la Ley del Tribunal que atiende en el asunto.

Las Altas Partes contratantes se reservan el derecho de admitir en su legislación, como prórroga del plazo, el hecho de que el crédito no pueda ser cobrado en las aguas territoriales del Estado en que el demandante tiene su domicilio o su establecimiento principal, sin que este plazo pueda exceder de tres años después de la fecha del crédito.

Artículo 9 (cont.)

Artículo 8 (cont.)

(Véase el artículo 11, párrafo 1 b)

(Véase el artículo 11, párrafo 1 b)

2. En el plazo de un año fijado en el párrafo precedente no podrá ser objeto de ninguna compensación ni interrupción, o, en su caso, de cualquier otro privilegio legal, no se pueda obtener el embargo o apremio de los bienes.

2. El período de un año fijado en el párrafo precedente no estará sujeto a compensación o interrupción, si bien con la condición de que el tiempo no correrá durante el período que el embargador está legalmente impedido de incautarse del bien.

Artículo 9

Cesión y subrogación

La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo enumerado en el artículo 4, o la subrogación de los derechos del titular de tal crédito, entraña simultáneamente la subrogación en el privilegio de dicho crédito, el derecho que éste lleva apareado.

Artículo 9

La cesión de un derecho o la subrogación en él, garantizado por un privilegio marítimo, entraña, en el artículo 4, la cesión de los derechos del titular de tal privilegio, el derecho que éste lleva apareado.

Artículo 10

Antes de la venta forzosa de un buque en un Estado Contratante, la autoridad competente de este Estado dará o mandará que se notifique por escrito, con un plazo de treinta días por lo menos, la fecha y el lugar de la venta a:

- a) Todos los tenedores de hipotecas y mortgages registradas que no hayan sido emitidas al portador;
- b) Los tenedores de hipotecas y mortgages emitidas al portador y los tenedores de privilegios marítimos previstos en el artículo 4 cuyos derechos han sido notificados a la citada autoridad;

- c) Al encargado del registro en caso esté inscrito el buque.

Artículo 10

Notificación de la venta forzosa

Antes de la venta forzosa de un buque en un Estado Parte y, por lo menos, con treinta días de antelación, la autoridad competente de ese Estado notificará, o hará que se notifique por escrito, la fecha y el lugar de la venta:

- a) a todos los beneficiarios de hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador;
- b) a los beneficiarios de las hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos constituidos al portador y a los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 cuyos créditos hayan sido notificados a dicha autoridad;
- c) el encargado del registro de matrícula del buque.

Artículo 11

1. En el caso de venta forzosa del buque en un Estado Contratante, todas las hipotecas y mortgages, excepto las tomadas por el comprador con el consentimiento de los tenedores, y todos los privilegios y otras cargas de la naturaleza que fueren dejadas de afectar al buque, si bien con la condición de que:

- a) En el momento de la venta, el buque esté bajo la jurisdicción de dicho Estado Contratante, y

(Véase el artículo 9, párrafo 4)

Artículo 11

Efectos de la venta forzosa

1. En caso de venta forzosa del buque en un Estado Parte, todas las hipotecas, mortgages o gravámenes, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo con el consentimiento de los beneficiarios, y todos los privilegios y otras cargas de cualquier género dejadas de gravar el buque, a condición, no obstante, de que:

- a) en el momento de la venta, el buque se encuentre dentro de la jurisdicción de ese Estado, y

Artículo 11 (cont.)

b) La venta se haya efectuado de conformidad con el derecho de ese Estado y las disposiciones del presente Convenio.

Ningún contrato de fletamento o contrato de utilización del buque se considerará un privilegio o carga a los fines de este artículo.

2. Los gastos y gastos causados en el embargo o apremiamento y subsecuente venta del buque y en la distribución del precio obtenido se pagarán en primer lugar con el producto de la venta. El remanente se repartirá entre los titulares de los privilegios marítimos, los privilegios y los derechos de retención mencionados en el párrafo 2 del artículo 6 y de las hipotecas, mortgagas o gravámenes inscritos de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio hasta donde alcance el importe de sus créditos.

Artículo 11 (cont.)

b) Si haya hecho la venta de acuerdo con la ley de dicho Estado y las disposiciones del presente Convenio.

Ningún contrato de fletamento o contrato de utilización del buque se considerará un privilegio o carga a los fines de este artículo.

(Véase el artículo 2, párrafo 1)

2. Los gastos concedidos por el Tribunal y procedente de la incautación del buque y consiguiente venta de éste y el reparto del precio se pagarán en primer lugar con respecto al producto de dicha venta. El resto se repartirá entre los tenedores de privilegios marítimos, privilegios y derechos de retención mencionados en el párrafo 2 del artículo 6 de hipotecas y mortgagas registradas de acuerdo con las disposiciones del presente Convenio, en la cuantía necesaria para satisfacer los derechos.

3. Cuando un buque matriculado en un Estado Parte haya sido objeto de venta forzosa en un Estado Parte, la autoridad competente librará, a instancia del comprador, un certificado que acredite que se vende libre de toda hipoteca, mortgaga o gravamen, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y de todo privilegio y otros cargas, a condición de que se den los requisitos establecidos en los párrafos 1, 2 y 3 del artículo 6. A la presentación de este certificado, el registrador estará obligado a cancelar todas las hipotecas, mortgagas o gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a liberar el certificado de baja en el registro a los efectos de su nueva inscripción, según el caso.

3. Cuando un buque registrado de un Estado contratante ha sido objeto de venta forzosa en un Estado contratante, el Tribunal u otra autoridad competente con jurisdicción producirá, a petición del comprador, un certificado haciendo constar que el buque se vende libre de toda hipoteca, a excepción de las tomadas por el comprador, y todos los privilegios y otras cargas, siempre que se hayan cumplido los requisitos expuestos en el párrafo 1, subpárrafo a) y b), y que el producto de esta venta forzosa haya sido distribuido en cumplimiento del párrafo 2 de este artículo, o haya sido depositado en la autoridad competente en virtud de la ley del lugar de venta. Al producirse este certificado, el encargado del registro tendrá la obligación de cancelar todas las hipotecas y mortgagas registradas, excepto las tomadas por el comprador, e inscribir el buque a nombre del comprador o extender un certificado de registro a los fines del nuevo registro.

Artículo 10

El privilegio sobre el flete puede ejercerse tanto si el flete está aún debido como si el importe del flete está todavía en poder del Capitán o del Agente del propietario. Lo mismo sucede respecto del privilegio sobre los accesorios.

Artículo 11

Salvo lo que se previene en el presente Convenio, los privilegios establecidos por las disposiciones que preceden no están sujeta a ninguna condición ni a ninguna condición especial de prueba.

Esta disposición no atenta el derecho de cada Estado de mantener en su legislación las disposiciones que erijan al Capitán el cumplimiento de formalidades especiales, sea para ciertos préstamos sobre el buque, sea para la venta del cargamento.

Artículo 12

Las leyes nacionales deben determinar la naturaleza y la forma de los documentos que debe haber a bordo del buque, y en los que ha de hacerse mención de las mercancías, montajes y prendas mencionadas en el artículo 1, sin que, no obstante, el acreedor que ha requerido esta mención en las formas previstas pueda ser responsable de las omisiones, errores o retrasos en la inscripción sobre estos documentos.

Artículo 13

Las disposiciones que preceden son aplicables a los buques explotados por un propietario, sea que el propietario se encuentre desposeído por un acto ilícito y cuando, además, el acreedor no lo sea de buena fe.

(Véase el artículo 4, última parte del párrafo 1)

(Véase el artículo 4, párrafo 1)

Artículo 14

Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante cuando el buque gravado pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el párrafo precedente no atenta al derecho de los Estados Contratantes a no aplicar las disposiciones del presente Convenio en favor de los que pertenezcan a un Estado no contratante.

Artículo 15

El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra y a los buques del Estado afectos exclusivamente a un servicio público.

Artículo 17

1. A menos que se disponga otra cosa en el presente Convenio, sus disposiciones se aplicarán a buques de navegación marítima matriculados en un Estado contratante o en un Estado no contratante.

Ambito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, salvo que en él se disponga otra cosa, a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o en un Estado que no sea parte en el Convenio.

2. Ninguna cláusula de este Convenio exigirá que se confiera un derecho a favor o en contra, o permitirá que se ejercite ningún derecho contra ningún buque poseído, explotado o filatado por un Estado y se destina a servicios públicos no comerciales.

2. Ninguna disposición del presente Convenio creará ningún derecho sobre los buques de propiedad de un Estado, o de los buques filatados por éste, y destinados a un servicio público no comercial, ni autorizará a que se ejerce ningún derecho contra tales buques.

Artículo 13

A las fines de los artículos 3, 10 y 11 de este Convenio, los autorizados competentes de los Estados Contratantes serán facultados para mantener correspondencia directa entre sí.

Comunicaciones entre los Estados Partes

A los efectos de los artículos 3, 10 y 11 del presente Convenio, las autoridades competentes de los Estados Partes estarán facultadas para comunicarse directamente entre ellas.

Artículo 16

Cualquier Parte contratante, en el momento de firmar, ratificar o adherirse a este Convenio, puede hacer las siguientes reservas:

1. Poner en práctica este Convenio bien sea dándole la fuerza de ley o incluyendo sus disposiciones en su legislación nacional en forma adecuada a esa legislación;

(Véase el artículo 7)

Artículo 14 (cont.)

2. Dejar el Consejo Interamericano en la limitación de la responsabilidad de los errores de hecho de sus miembros, firmada en Bruselas el 10 de octubre de 1957.

Artículo 15

Conflicto de competencias

Las disposiciones del presente Capítulo se aplicarán a la aplicación de ningún convenio interamericano que implique limitación de competencias de la Comisión Interamericana de los Derechos Humanos o de la Comisión Interamericana de Mujeres, o de la Comisión Interamericana de la Justicia dictada para darla efectividad.

Artículo 16

Las disposiciones americanas dejen o dejen la competencia de los tribunales, el procedimiento y las formas de jurisdicción por las leyes nacionales.

(Véase el artículo 2)

(Véase el artículo 2)

REPOSICIÓN DE PLUMAS

1. Se establece que la legislación de cada Estado queda en libertad:

1. De establecer entre los delitos imputados en el artículo 3 del artículo 2 en ambos decretados, limitados en la duración de los decretos del Estado.
 2. De considerar a los administraciones de los actos de los Estados, personas y sus miembros que han hecho entrar los votos de un miembro o otros objetos que dificultan la navegación, o que son accionados por acciones de puerto o por los delitos de los Estados, o que son accionados por acciones de puerto, de entrar el barco, los votos del miembro o otros objetos, de cambiar y de administrarse por el puerto de la zona, con preferencia a otros decretos, y
 3. De regular el orden de los decretos por ellos cometidos o los actos de los puntos, de manera directa o lo consiguientemente al artículo 5 y en el artículo 6.
11. Cuando o salvo las disposiciones de las leyes nacionales de los Estados concernientes que otorgan un privilegio a las administraciones públicas, o que otorgan respecto de los delitos que se cometen en el territorio del personal de los buques.

A N E X O II:

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS
RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECA MARITIMA, GINEBRA 1993.**

Naciones Unidas/Organización Marítima Internacional

CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA
ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL PARA LA ELABORACIÓN DE UN
CONVENIO SOBRE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL

Celebrada en el Palacio de las Naciones, Ginebra,
del 19 de abril al 6 de mayo de 1993

Volumen I

Acta Final

y

Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos
y la Hipoteca Naval, 1993

CE.93-51962 (8)

INDICE

	<u>Página</u>
ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS DE LAS NACIONES UNIDAS Y LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL PARA LA ELABORACION DE UN CONVENIO SOBRE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL	3
<u>Anexo:</u> Convenio Internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, 1973	7

ACTA FINAL DE LA CONFERENCIA DE PLENIPOTENCIARIOS DE LAS
NACIONES UNIDAS Y LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL
PARA LA ELABORACION DE UN CONVENIO SOBRE LOS PRIVILEGIOS
MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL

1. La Asamblea General de las Naciones Unidas, por su resolución 46/213 de 20 de diciembre de 1991, decidió que se reuniera una Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la Elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval a fin de examinar el proyecto de convenio y consagrar los resultados de su labor en un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.
2. La Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas y la Organización Marítima Internacional para la Elaboración de un Convenio sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval se reunió en Ginebra del 19 de abril al 6 de mayo de 1993.
3. Participaron en la Conferencia representantes de los siguientes Estados: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Bolivia, Brasil, Bulgaria, Canadá, Colombia, Côte d'Ivoire, Cuba, Chile, China, Chipre, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Iraq, Israel, Italia, Japón, Kenya, Kuwait, Letonia, Liberia, Madagascar, Marruecos, Mauricio, México, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Senegal, Sri Lanka, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Turquía, Uruguay, Venezuela.
4. Hong Kong, miembro asociado de la Organización Marítima Internacional, estuvo representado por un observador.
5. Estuvieron representados por un observador los siguientes organismos especializados: Organización Internacional del Trabajo, Organización Meteorológica Mundial.
6. Estuvieron representadas por un observador las siguientes organizaciones intergubernamentales: Comunidad Económica Europea, Liga de los Estados Árabes, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, Organización de la Unidad Africana.
7. Estuvieron representadas por un observador las siguientes organizaciones no gubernamentales: Asociación de Compañías Navieras Africanas, Asociación Internacional de Proveedores de Efectos Navales, Asociación Internacional de Puertos, Asociación Latinoamericana para el Derecho de la Navegación y el Derecho del Mar, Cámara de Comercio Internacional, Cámara Naviera Internacional, Comité Marítimo Internacional, Confederación Internacional de Organizaciones Sindicales Libres, Conferencia Marítima Internacional y del Báltico, Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo.

8. La Conferencia estableció los siguientes órganos:

Mesa de la Conferencia

Presidentes: Sr. W. Müller (Suiza)
Vicepresidentes: Brasil, Canadá, Chile, Dinamarca, Indonesia, Liberia y Polonia
Presidente de la Comisión Principal: Sr. G. G. Ivanov (Federación de Rusia)
Relator General: Sr. Domingo Nicolás Rotondaro (Argentina)

Comisión Principal

Presidente: Sr. G. G. Ivanov (Federación de Rusia)
Vicepresidente-Relator: Sr. J. E. de Boer (Países Bajos)

Comité de Redacción

Presidente: Sra. B. Czerwenka (Alemania)

Miembros que integraron el núcleo del Comité de Redacción: Alemania, Argelia, Argentina, Côte d'Ivoire, China, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Francia, Indonesia, México, Nigeria, Noruega, Polonia, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Comisión de Verificación de Poderes

Presidente: Sr. Daniel D. C. Don Nanjira (Kenya)

Miembros: Argentina, Australia, China, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Ghana, India, Kenya y Venezuela.

9. La Secretaría de la Conferencia estuvo integrada por los siguientes miembros: Secretario General de la UNCTAD, Sr. K. K. S. Dadzie; Secretario General de la OMI, Sr. W. A. O'Neil; Secretario Ejecutivo, Sr. A. Bouayad, Director de la División de Desarrollo de los Servicios, UNCTAD y, posteriormente, Sr. R. Vogel, Director Adjunto, UNCTAD; Secretario Ejecutivo Adjunto, Sr. E. M. Göransson, Director de la División de Asuntos Jurídicos y Relaciones Exteriores, OMI; Sra. Monica N. Mbanefo, Director Adjunto Superior, OMI; Sr. Agustín Blanco Bazán, Oficial Jurídico Superior, OMI; Sra. L. Young, Oficial Administrativo, OMI; Sr. R. Vigil, Jefe de la Sección de Reglamentación Marítima, UNCTAD; Sra. M. Faghouri, Oficial de Asuntos Jurídicos, UNCTAD; Sr. Carlos Moreno, Oficial de Asuntos Jurídicos, UNCTAD; Sr. E. Christeels, Oficial Jurídico Superior, UNCTAD; Sr. A. Behnam, Secretario de la Conferencia, UNCTAD.

10. La Conferencia tuvo ante sí, como base de sus trabajos, el proyecto de articulado relativo a un convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval 1/, preparado por el Grupo Intergubernamental Mixto UNCTAD/OMI de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones Conexas, y la compilación de las observaciones y propuestas de los gobiernos y las organizaciones intergubernamentales y no gubernamentales concernientes al proyecto de convenio sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval 2/. La Conferencia aprobó su reglamento 3/ y su programa 4/.

11. La Conferencia, basándose en sus deliberaciones, según constan en su informe 5/, preparó el texto del CONVENIO SOBRE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL, 1993.

12. El 6 de mayo de 1993, la Conferencia aprobó la resolución titulada "Estudio de una posible revisión del Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima, de 1952".

13. La Conferencia aprobó el texto del Convenio el 6 de mayo de 1993. El Convenio permanecerá abierto a la firma en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York, desde el 10 de septiembre de 1993 hasta el 31 de agosto de 1994 inclusive.

1/ A/CONF.162/4.

2/ A/CONF.162/3 y Add.1, Add.2 y Add.3.

3/ A/CONF.162/2 y A/CONF.162/5.

4/ A/CONF.162/1.

5/ A/CONF.162/8.

Hecha en Ginebra, el día seis de mayo de mil novecientos noventa y tres, en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos. El original del Acta Final quedará depositado en los archivos de la Secretaría de las Naciones Unidas.

W. Müller
Presidente de la Conferencia

K. K. S. Dadsia
Secretario General de la UNCTAD

W. A. O'Neil
Secretario General de la OMI

R. Vogel
Secretario Ejecutivo de la Conferencia

E. N. Göransson
Secretario Ejecutivo Adjunto de la Conferencia

A. Bshnam
Secretario de la Conferencia

E. Chriapeals
Oficial Jurídico Superior

EN TESTIMONIO DE LO CUAL, los representantes infrascritos han firmado la presente Acta Final.

Los Estados cuyos representantes firmaron el Acta Final son los siguientes: Alemania, Argelia, Argentina, Australia, Austria, Bélgica, Brasil, Canadá, Colombia, Côte d'Ivoire, Cuba, China, Chipre, Dinamarca, Egipto, España, Estados Unidos de América, Federación de Rusia, Filipinas, Finlandia, Francia, Gabón, Ghana, Grecia, Guinea, India, Indonesia, Irán (República Islámica del), Israel, Italia, Japón, Kenya, Kuwait, Liberia, Madagascar, Marruecos, México, Nigeria, Noruega, Países Bajos, Panamá, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Árabe Siria, República de Corea, República Popular Democrática de Corea, República Unida de Tanzania, Senegal, Sudán, Suecia, Suiza, Tailandia, Túnez, Uruguay, Venezuela.

Anexo

**CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LOS PRIVILEGIOS
MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL, 1993**

Los Estados Partes en el presente Convenio,

Conscientes de la necesidad de mejorar las condiciones de financiación de los buques y el desarrollo de las flotas mercantes nacionales,

Reconociendo la conveniencia de uniformidad internacional en la esfera de los privilegios marítimos y la hipoteca naval, y por ende

Convencidos de la necesidad de un instrumento jurídico internacional que regule los privilegios marítimos y la hipoteca naval,

Han decidido celebrar un Convenio a esos efectos y, en consecuencia, han convenido en lo siguiente:

Artículo 1

Reconocimiento y ejecución de hipotecas, mortgages y gravámenes

Las hipotecas y mortgages, y los gravámenes reales inscribibles del mismo género, que en lo sucesivo se denominarán "gravámenes", constituidos sobre buques de navegación marítima serán reconocidos y ejecutables en los Estados Partes, a condición de que:

- a) tales hipotecas, mortgages y gravámenes hayan sido constituidos e inscritos en un registro de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque;
- b) el registro y los documentos que se hayan de presentar al registrador de conformidad con las leyes del Estado en que esté matriculado el buque puedan ser libremente consultados por el público y de que se pueda solicitar al registrador el libramiento de extractos del registro y copias de esos documentos; y
- c) el registro o alguno de los documentos mencionados en el apartado b) especifique, por lo menos, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca, el mortgage o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del Estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca, el mortgage o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas, mortgages y gravámenes inscritos.

Artículo 2

Rango y efectos de hipotecas, ~~mortgages~~ y gravámenes

La prelación de las hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes inscritos entre sí y, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Convenio, sus efectos respecto de terceros serán los que determine la legislación del Estado de matrícula; no obstante, sin perjuicio de lo dispuesto en el presente Convenio, todas las cuestiones relativas al procedimiento de ejecución se regirán por la legislación del Estado donde ésta tenga lugar.

Artículo 3

Cambio de propiedad o de matrícula

1. Con excepción de los casos a que se refieren los artículos 11 y 12, en todos los demás casos que impliquen la baja del buque en el registro de un Estado Parte, ese Estado Parte no autorizará al propietario a cancelar la inscripción del buque a no ser que se hayan cancelado previamente todas las hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes inscritos o que se haya obtenido el consentimiento por escrito de todos los beneficiarios de esas hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes. No obstante, cuando la cancelación de la inscripción del buque sea obligatoria de conformidad con la legislación de un Estado Parte, por una causa distinta de la venta voluntaria, se notificará a los beneficiarios de hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes inscritos esa inminente cancelación a fin de que puedan adoptar las medidas apropiadas para proteger sus intereses; salvo que los beneficiarios consientan en ello, la cancelación de la inscripción no se practicará hasta que haya transcurrido un plazo razonable que no será inferior a tres meses contados desde la correspondiente notificación a esos beneficiarios.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo 5 del artículo 12, el buque que esté o haya estado matriculado en un Estado Parte no podrá ser admitido para su inscripción en el registro de matrícula de otro Estado Parte a menos que aquel Estado:

a) haya librado un certificado que acredite la baja del buque en el registro de matrícula; o

b) haya librado un certificado que acredite que el buque causará baja en el registro de matrícula con efecto inmediato en el momento en que se practique la nueva matriculación. La fecha de la baja será la fecha de la nueva matriculación del buque.

Artículo 4

Privilegios marítimos

1. Los siguientes créditos contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque estarán garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque:

- a) los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos 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;
- 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 practicajes;
- e) los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

2. Ningún privilegio marítimo gravará un buque en garantía de los créditos a que se refieren los apartados b) y e) del párrafo 1 que nazcan o resulten:

- a) de daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos u otras sustancias nocivas o peligrosas, por los que sea pagadera una indemnización a los acreedores con arreglo a los convenios internacionales o las leyes nacionales que establezcan un régimen de responsabilidad objetiva y un seguro obligatorio u otros medios de garantía de los créditos; o
- b) de las propiedades radiactivas o de su combinación con las propiedades tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combustible nuclear o de los productos o desechos radiactivos.

Artículo 5

Prelación de los privilegios marítimos

1. Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 tendrán preferencia sobre las hipotecas, ~~mortgage~~ y gravámenes inscritos y ningún otro crédito tendrá preferencia sobre tales privilegios marítimos ni sobre tales hipotecas, ~~mortgage~~ o gravámenes que se ajusten a lo prevenido en el artículo 1, sin perjuicio de lo dispuesto en los párrafos 3 y 4 del artículo 12.

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 a 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.

Artículo 4

Otros privilegios marítimos

Todo Estado Parte podrá conceder, en virtud de su legislación, otros privilegios marítimos sobre un buque para garantizar créditos, distintos de los mencionados en el artículo 4, contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero del buque, a condición de que esos privilegios:

- a) estén sujetos a lo dispuesto en los artículos 9, 10 y 12;
- b) se extingan
- i) a la expiración de un plazo de seis meses contados desde el nacimiento de los créditos garantizados, a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa; o
- ii) al final de un plazo de 60 días después de la venta del buque a un comprador de buena fe, que empezará a correr desde el día en que se inscriba la venta en el registro de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque después de la venta, si este plazo venciere antes que el señalado en el inciso anterior; y
- c) se pospongan a los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, así como a las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos que se ajusten a lo prevenido en el artículo 1.

Artículo 7

Percechos de retención

1. Todo Estado Parte podrá conceder con arreglo a su legislación un derecho de retención respecto de un buque que se halle en posesión:

a) de un constructor de buques, para garantizar créditos por la construcción del buque; o

b) de un reparador de buques, para garantizar créditos por la reparación del buque, incluida su reconstrucción, efectuada durante el período en que esté en su posesión.

2. Ese derecho de retención se extinguirá cuando el buque deje de estar en posesión del constructor o reparador de buques de otra manera que como consecuencia de embargo preventivo o ejecución.

Artículo 8

Características de los privilegios marítimos

Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 12, los privilegios marítimos siguen al buque no obstante cualquier cambio de propiedad, matrícula o pabellón.

Artículo 9

Extinción de los privilegios marítimos por el transcurso del tiempo

1. Los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4 se extinguirán por el transcurso de un año a menos que, antes del vencimiento de ese plazo, el buque haya sido objeto de embargo preventivo o ejecución conducentes a una venta forzosa.

2. El plazo de un año fijado en el párrafo 1 empezará a correr:

a) con respecto al privilegio marítimo a que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 4, desde el momento en que haya terminado el enrolamiento del acreedor a bordo del buque;

b) con respecto a los privilegios marítimos a que se refieren los apartados b) a e) del párrafo 1 del artículo 4, desde la fecha de nacimiento de los créditos que esos privilegios garantizan;

y no podrá ser objeto de ninguna suspensión ni interrupción. No obstante, ese plazo no correrá durante el tiempo que, por ministerio de la ley, no se pueda proceder al embargo preventivo o a la ejecución del buque.

Artículo 10

Cesión y subrogación

1. La cesión de un crédito garantizado con un privilegio marítimo o la subrogación en los derechos del titular del crédito entraña simultáneamente la cesión de ese privilegio marítimo o la subrogación en los derechos que éste lleva aparejados.

2. Los acreedores marítimos privilegiados no podrán subrogarse en los derechos del propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro.

Artículo 11

Notificación de la venta forzosa

1. Antes de la venta forzosa de un buque en un Estado Parte, la autoridad competente de ese Estado Parte velará por que sea notificada conforme a lo dispuesto en el presente artículo:

- a) a la autoridad encargada del registro en el Estado de matrícula;
- b) a todos los beneficiarios de las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos que no hayan sido constituidos al portador;
- c) a todos los beneficiarios de las hipotecas, mortgages o gravámenes inscritos constituidos al portador y a todos los titulares de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 4, a condición de que la autoridad competente encargada de proceder a la venta forzosa reciba notificación de sus créditos respectivos; y
- d) a la persona que tenga inscrita a su favor la propiedad del buque.

2. Esa notificación, que deberá hacerse por lo menos 30 días antes de la venta forzosa, expresará:

- a) la fecha y el lugar de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la venta forzosa o al proceso conducente a la venta forzosa que la autoridad del Estado Parte que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas; o
- b) si la fecha y el lugar de la venta forzosa no pudieren determinarse con certeza, la fecha aproximada y el lugar previsto de la venta forzosa y las circunstancias relativas a la venta forzosa que la autoridad del Estado Parte que sustancie el proceso estime suficientes para proteger los intereses de las personas que deban ser notificadas.

Si la notificación se hace de conformidad con el apartado b), se notificarán asimismo la fecha y el lugar efectivos de la venta forzosa cuando fueren conocidos pero, en cualquier caso, como mínimo siete días antes de la venta forzosa.

3. La notificación a que se refiere el párrafo 2 de este artículo se hará por escrito y se practicará, bien por correo certificado, bien por cualquier medio de comunicación electrónica u otro medio idóneo que dé lugar a un acuse de recibo, a las personas interesadas que se indican en el párrafo 1, si fueren conocidas. Asimismo, la notificación se practicará por edictos publicados en los periódicos del Estado en que se realice la venta forzosa y, si la autoridad que proceda a la venta forzosa lo estimare conveniente, en otras publicaciones.

Artículo 12

Efectos de la venta forzosa

1. En caso de venta forzosa del buque en un Estado Parte, todas las hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo con el consentimiento de los beneficiarios, y todos los privilegios y otras cargas de cualquier género dejarán de gravar el buque a condición de que:

a) en el momento de la venta el buque se encuentre dentro del ámbito de la jurisdicción de ese Estado; y

b) la venta se haya efectuado de conformidad con la legislación de ese Estado y con lo dispuesto en el artículo 11 y en el presente artículo.

2. Las costas y gastos causados en el embargo preventivo o la ejecución y subsiguiente venta del buque se pagarán en primer lugar con el producto de la venta. Tales costas y gastos incluyen, entre otros, el costo de la conservación del buque y la manutención de la tripulación, así como los sueldos y otras cantidades y los gastos a que se refiere el apartado a) del párrafo 1 del artículo 4, realizadas desde el momento del embargo preventivo o de la ejecución. El remanente se repartirá de conformidad con lo dispuesto en el presente Convenio, en la cuantía necesaria para satisfacer los créditos respectivos. Satisfechos todos los créditos, el saldo, si lo hubiere, se entregará al propietario y será libremente transferible.

3. Todo Estado Parte podrá establecer en su legislación que, en caso de venta forzosa de un buque varado o hundido tras su remoción por una autoridad pública en interés de la seguridad de la navegación o de la protección del medio ambiente marino, los gastos de esa remoción se pagarán con el producto de la venta antes que todos los demás créditos que estén garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque.

4. Si en el momento de la venta forzosa el buque se halla en posesión de un constructor o de un reparador de buques que, con arreglo a la legislación del Estado Parte en que se realiza la venta, goza de un derecho de retención,

el constructor o reparador de buques deberá entregar al comprador la posesión del buque, pero podrá obtener el pago de su crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los créditos de los titulares de los privilegios marítimos mencionados en el artículo 4.

5. Cuando un buque matriculado en un Estado Parte haya sido objeto de venta forzosa en un Estado Parte, la autoridad competente librará, a instancia del comprador, un certificado que acredite que se vende libre de toda hipoteca, ~~mortgage~~ o gravamen inscrito, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y de todo privilegio y otras cargas, a condición de que se den los requisitos establecidos en los apartados a) y b) del párrafo 1. A la presentación de ese certificado, el registrador estará obligado a cancelar todas las hipotecas, ~~mortgages~~ o gravámenes inscritos, salvo los que el comprador haya tomado a su cargo, y a inscribir el buque a nombre del comprador o a librar certificación de baja en el registro a los efectos de la nueva matriculación, según el caso.

6. Los Estados Partes velarán por que todo producto de una venta forzosa esté efectivamente disponible y sea libremente transferible.

Artículo 11

Ámbito de aplicación

1. Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán, salvo que en él se disponga otra cosa, a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Parte o en un Estado que no sea parte en el Convenio, a condición que los buques de este último estén sujetos a la jurisdicción del Estado etc.

2. Ninguna disposición del presente Convenio creará ningún derecho sobre los buques pertenecientes a un Estado o explotados por él y utilizados únicamente para un servicio oficial no comercial, ni autorizará la ejecución de ningún derecho contra tales buques.

Artículo 14

Comunicaciones entre los Estados Partes

A los efectos de los artículos 3, 11 y 12, las autoridades competentes de los Estados Partes estarán facultadas para comunicarse directamente entre ellas.

Artículo 15

Conflicto de convenios

Las disposiciones del presente Convenio no afectarán a la aplicación de ningún convenio internacional que establezca una limitación de responsabilidad ni a la de ninguna ley nacional dictada para darle efecto.

Artículo 16

Cambio temporal de pabellón

• Cuando un buque de navegación marítima matriculado en un Estado esté autorizado a enarbolar temporalmente el pabellón de otro Estado se aplicarán las disposiciones siguientes:

- a) A los efectos de este artículo, en el presente Convenio se entenderá por "Estado en que está matriculado el buque" o "Estado de matrícula" el Estado en que estaba matriculado el buque inmediatamente antes del cambio de pabellón, y por "autoridad encargada del registro" la autoridad encargada del registro en ese Estado.
- b) La legislación del Estado de matrícula será determinante a los efectos del reconocimiento de las hipotecas, mortgageas y gravámenes inscritos.
- c) El Estado de matrícula hará constar en su registro por nota de referencia el Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar temporalmente; del mismo modo, el Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar temporalmente requerirá a la autoridad encargada de la inscripción del buque que haga constar en su registro por nota de referencia el Estado de matrícula.
- d) Ningún Estado Parte autorizará a un buque matriculado en ese Estado a enarbolar temporalmente el pabellón de otro Estado a menos que previamente se hayan cancelado todas las hipotecas, mortgageas o gravámenes inscritos o que se haya obtenido el consentimiento por escrito de los beneficiarios de todas esas hipotecas, mortgageas o gravámenes.
- e) La notificación a que se refiere el artículo 11 se hará también a la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar temporalmente.
- f) A la presentación del certificado de baja en el registro mencionado en el párrafo 5 del artículo 12, la autoridad competente encargada de la inscripción del buque en el Estado cuyo pabellón el buque esté autorizado a enarbolar temporalmente librará, a petición del comprador, un certificado que acredite la revocación del derecho a enarbolar el pabellón de ese Estado.
- g) En ningún caso se entenderá que las disposiciones del presente Convenio obligan a los Estados Partes a autorizar a buques extranjeros a enarbolar temporalmente su pabellón ni a buques nacionales a enarbolar temporalmente un pabellón extranjero.

Artículo 17

Repositario

El presente Convenio quedará depositado en poder del Secretario General de las Naciones Unidas.

Artículo 18

Firma, ratificación, aceptación, aprobación y adhesión

1. El presente Convenio estará abierto a la firma de todos los Estados en la Sede de las Naciones Unidas en Nueva York desde el 10 de septiembre de 1993 hasta el 31 de agosto de 1994 y después permanecerá abierto a la adhesión.

2. Los Estados podrán manifestar su consentimiento en obligarse por el presente Convenio mediante:

- a) firma, sin reserva de ratificación, aceptación o aprobación;
- b) firma, con reserva de ratificación, aceptación o aprobación, seguida de ratificación, aceptación o aprobación; o
- c) adhesión.

3. La ratificación, aceptación, aprobación o adhesión se efectuarán mediante el depósito de un instrumento a tal efecto en poder del depositario.

Artículo 19

Entrada en vigor

1. El presente Convenio entrará en vigor seis meses después de la fecha en que 10 Estados hayan manifestado su consentimiento en obligarse por él.

2. Respecto de un Estado que manifieste su consentimiento en obligarse por el presente Convenio después de que se hayan cumplido los requisitos para su entrada en vigor, ese consentimiento surtirá efecto tres meses después de la fecha en que haya sido manifestado.

Artículo 20

Revisión y enmienda

1. El Secretario General de las Naciones Unidas convocará una conferencia de los Estados Partes para revisar o enmendar el presente Convenio, si lo solicita un tercio de los Estados Partes.

2. Todo consentimiento en obligarse por el presente Convenio manifestado después de la fecha de la entrada en vigor de una enmienda al presente Convenio se entenderá que se aplica al Convenio en su forma enmendada.

Artículo 21

Renuncia

1. El presente Convenio podrá ser denunciado por cualquier Estado Parte en cualquier momento después de la fecha en que el presente Convenio haya entrado en vigor respecto de ese Estado.

2. La denuncia se efectuará mediante el depósito de un instrumento de denuncia en poder del depositario.

3. La denuncia surtirá efecto un año después de la fecha en que el depositario haya recibido el instrumento de denuncia, o a la expiración de cualquier plazo más largo que se señale en ese instrumento.

Artículo 22

Idiomas

El presente Convenio se consigna en un solo original, cuyos textos en árabe, chino, español, francés, inglés y ruso son igualmente auténticos.

HECHO EN Ginebra el día seis de mayo de mil novecientos noventa y tres.

EN TESTIMONIO DE LO CUAL los infrascritos, debidamente autorizados al efecto por sus respectivos gobiernos, han firmado el presente Convenio.

BIBLIOGRAFIA:

- Alcántara, José María. Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval. 1a. edición. Instituto Hispano-Luso-Americano de Derecho Marítimo, 1991.
- Alfred Verdross. Derecho Internacional Público. 3a. reimpresión española. Aguilar. Madrid, España, 1982.
- Arellano García, Carlos. Derecho Internacional Privado. 2a. edición. Porrúa. México, D.F., 1983.
- Asociación Mexicana de Derecho Internacional. Estudios sobre Derecho Internacional. SEI, S.A. México, D.F., 1975.
- Berligieri, Francisco. Derecho Marítimo. 1a edición. Abeledo Perrot. Buenos Aires, Argentina, 1982.
- Borja Soriano, Manuel. Teoría de las Obligaciones. Tomo I. Sexta Edición. Ed. Porrúa. México, 1968.
- Brito Moncada, Ramón. Derecho Internacional Económico. 1a. edición. Trillas. México, D.F., 1982.
- Cervantes Ahumada, Raul. Derecho Marítimo. 2a. edición. Herrero, México, D.F. 1989.
- Clerc - Rampal. Los Buques. Ediciones Españolas Hachete. Madrid, 1898.
- Chorley & Giles'. Shipping Law. 8a. edición. Pitman Publishing. Londres, 1994.
- Danjon, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo. 1a. edición. Traducción Española. Reus, S.A., Madrid, España, 1936.
- De Negrín, Ignacio. Derecho Internacional Marítimo. 2a. edición. Viuda e Hijos de Abienso. Madrid, España, 1888.
- Díez Mieras, Alberto. Derecho de la Navegación. 1a. edición. Macchi Hermanos. Buenos Aires, Argentina, 1954.
- Garrigues, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. 2a. reimpresión. Porrúa. México, D.F., 1979.
- Georges Ripert. Compendio de Derecho Marítimo. Traducción Argentina. TEA. Buenos Aires, Argentina, 1954.
- González Revilla, Leopoldo. La Hipoteca Naval en España. Ed. La Marina. Madrid, 1888.

Grant Gilmore & Charles L. Black, Jr. The Law of Admiralty. 2a. edición. The Foundation Press, INC. Mineola, Nueva York, 1975.

Instituto de Investigaciones Jurídicas. Centenario del Código de Comercio. 1a. edición. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D.F., 1991.

Instituto de Investigaciones Jurídicas. Diccionario Jurídico Mexicano. 2a. edición. Porrúa y UNAM. México, D.F., 1987.

M.P. Pradier-Fodere. Compendio de Derecho Mercantil. 3a. edición. Aguilar e Hijos. México, D.F., 1881.

Montayo Bonilla, Cesar. La Interpretación de los Tratados Internacionales. 1a. edición. M.B.A. Maldonado. Montevideo, Uruguay, 1985.

Péreznieto, Leonel. Derecho Internacional Privado. 3a. edición. Harla. México, D.F., 1989.

Robert Grime. Shipping Law. 2a. edición. Concise College Texts, Sweet & Maxwell. London, 1991.

Rojina Villegas, Rafael. Derecho Civil Mexicano. 5a. edición. Porrúa. México, D.F., 1985.

Sánchez Medel, Ramón. De Los Contratos Cíviles. 11a. edición. Porrúa. México, D.F., 1991.

Schuldreich Tallada, Hector Adolfo. Derecho de la Navegación. Lumen. Buenos Aires, 1954.

Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público. 1a. edición. Porrúa. México, D.F., 1982.

Seara Vázquez, Modesto. Tratado de la Organización Internacional. 2a. edición. Fondo de Cultura Económica. México, D.F., 1982.

Sepulveda, Cesar. Derecho Internacional. 15a. edición. Porrúa. México, D.F., 1986.

Sobarzo, Alejandro. Regimen Jurídico del Alta Mar. 1a. edición. Porrúa. México, D.F., 1985.

Székely, Alberto. Instrumentos Fundamentales de Derecho Internacional Público. 2a. edición. Universidad Nacional Autónoma de México. México, D.F., 1989.

Tetley, William. Maritime Liens and Claims. 3a. edición. International Shipping Publications. Montreal, QC., Canadá, 1990.

Vásquez del Mercado, Oscar. Contratos Mercantiles. Cuarta Edición. Porrúa. México, 1992.

Zanora Valencia, Miguel Angel. Contratos Civiles. 2a. edición. Porrúa. México, D.F., 1992.

LEGISLACION.-

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Código Civil para el Distrito Federal. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Código Federal de Procedimientos Civiles. Leyes y Códigos de México. Porrúa. México, 1995.

Código de Comercio. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Ley de Nacionalidad. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Ley de Navegación. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Ley de Vías Generales de Comunicación. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Ley General de Bienes Nacionales. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional. Leyes y Códigos de México. Ediciones Andrade. México, 1995.

JURISPRUDENCIA.-

Jurisprudencia Poder Judicial de la Federación 1917-1985. Cuarta Parte. Tercera Sala. Mayo Ediciones.

MATERIAL INTERNACIONAL.-

Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítima, Bruselas 1926.

Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítima, Bruselas 1967.

Convención Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipoteca Marítima, Ginebra 1993.

Informe de la Secretaría de la UNCTAD. Análisis preliminar de posibles modificaciones al actual régimen internacional de los privilegios marítimos y la hipoteca naval. TD/B/C.4/ISL/48 del 24 de julio de 1988.