

Para ver aviso legal de clic en el siguiente Hipervínculo

(NECESITA CONEXIÓN A INTERNET)

<http://cijulenlinea.ucr.ac.cr/condicion.htm>

## INFORME DE INVESTIGACIÓN CIJUL

### TEMA:

### LA HIPOTECA NAVAL DOCTRINA EXTRANJERA

**INTRODUCCIÓN:** En el presente informe usted encontrará doctrina chilena, argentina y panameña acerca del tema de la hipoteca naval que es ausente a nuestra legislación, tocando temas como la definición, concepto, justificación e importancia de la hipoteca naval, dando el concepto de una figura jurídica afín como lo es la prenda naval, las características de la hipoteca naval, las formalidades de la misma, sus particularidades, así como el ejemplo mismo del contrato de hipoteca naval y pagaré que se aplica en el derecho panameño.

## Índice de contenido

### DOCTRINA

LA HIPOTECA NAVAL.....	3
A. DEFINICIÓN.....	3
i. Concepto.....	4
ii. Justificación e importancia de la hipoteca naval.....	6
LA PRENDA NAVAL.....	9
MARCO TEÓRICO.....	9
CONCEPTO.....	10

HIPOTECA NAVAL EN EL DERECHO ARGENTINO.....	12
Caracteres:.....	12
Quién la constituye?.....	12
Formalidades a seguir:.....	13
Particularidades:.....	13
DISPOSICIONES DE LA LEY DE HIPOTECA NAVAL.....	15
a) Qué es la hipoteca naval y naves sobre las que puede constituirse.....	15
b) Solemnidades del contrato de hipoteca.....	17
c) Formalidades del contrato de hipoteca.....	18
d) Capacidad para hipotecar y facultades del propietario.	19
e) Extensión de la hipoteca naval.....	20
f) Preferencia de los créditos hipotecarios.....	20
g) Efectos de la hipoteca de naves.....	21
h) Análisis práctico en la Legislación Chilena.....	25
LEGISLACIÓN REPÚBLICA DE PANAMÁ.....	33
Primera Parte: Los privilegios marítimos .....	33
Segunda Parte: La hipoteca naval.....	37
Tercera Parte: Traducción íntegra de un contrato tipo de hipoteca naval bajo la legislación panameña.....	44
HIPOTECA NAVAL DE PRIMERA PREFERENCIA.....	44
CARTA DE PROMESA \$..... (PAGARE).....	46
FUENTES CITADAS:.....	54

DOCTRINA

**LA HIPOTECA NAVAL**

[JIMÉNEZ MÉNDEZ & SEQUEIRA SOLÍS]<sup>1</sup>

En los últimos decenios, la industria del transporte marítimo de los países en vías de desarrollo se ha fomentando, mediante la cooperación económica entre los Estados, especialmente acentuando el papel que juega la hipoteca naval, como medio para facilitar la construcción y compra de buques.

Al ser la hipoteca naval una figura jurídica prácticamente desconocida en nuestro medio, es por lo cual la presente sección adquiere un matiz especial. Para iniciarnos en el ámbito doctrinario, recurrimos a un intento de definición, delimitando el campo que exige este instituto.

En un segundo punto, tratamos los antecedentes, históricos de la hipoteca naval, y para concluir conoceremos cual es la naturaleza de este instituto.

**A. DEFINICIÓN**

La hipoteca naval se ha concebido como una especie de garantía real, cuyo objeto es el buque, bien mueble por naturaleza, sometido a un régimen inscripcional especial, que [hace de la hipoteca una figura excepcional a otros créditos.

El buque es el objeto de garantía más asequible e idóneo para los acreedores de la industria naval, pero que como bien mueble que

es, no debería someterse al régimen hipotecario. En éste caso específico se permite debido a su régimen de inscripción.

En el presente aparte, se intenta la concreción del concepto de hipoteca naval, partiendo de la comparación con las mortgage y las prendas, así como, porqué se justifica la existencia de esta institución en el derecho marítimo y la comparación con la hipoteca común.

### **i. Concepto**

El ejercicio del comercio marítimo y la navegación son actividades bastante lucrativas, pero que exigen la inversión de grandes capitales para impulsarla y desarrollarla. En este campo el crédito juega un papel preponderante, por consiguiente, las formas crediticias varían de acuerdo a las necesidades de las partes, la evolución de la técnica y el aumento del tráfico marítimo.

La inversión de sumas millonarias se dirige al mantenimiento de todo un sistema empresarial, desde la reparación y la modernización de las unidades, hasta el financiamiento de la actividad sobre la que gira el transporte. Los modelos crediticios vigentes, en cierta época histórica, no se amoldaban o ajustaban a los requerimientos de las compañías navieras, ni al mandamiento de los acreedores que buscaban asegurar su inversión.

Se toma del derecho civil una figura que se acopla perfectamente a las exigencias del comercio marítimo, surgiendo la hipoteca naval, la cual se concibe como "...un derecho real accesorio constituido sobre una nave en forma voluntaria para resguardar los intereses de un tercero permitiéndole perseguirla y enajenarla para hacerse pago de su crédito, pero sin privar al propietario del uso y la explotación de la nave."

Esta figura que impera en las legislaciones de tradición romanista, se asimila a "mortgages", que es una especie de hipoteca con algunas connotaciones diferentes, usada en el common law.

Las mortgages, que de acuerdo a una traducción literal significa prenda muerta, puede ser hipoteca legítima o la hipoteca justa. La diferencia entre ambas, es que la primera su objeto de garantía es un buque terminado, mientras las hipotecas justas son exclusivas para los buques en construcción.

Las hipotecas se definen como "...una carga o gravamen que un deudor dinerario, el deudor hipotecario (mortgagor), crea en favor del prestamista, el acreedor hipotecario (mortgagee). Este último por eso obtiene un derecho real sobre el bien hipotecado, que impide a los acreedores generales del propietario que vendan el buque para satisfacción de sus créditos, y que consiente al acreedor hipotecario resarcirse de la falta de devolución del préstamo o el pago de los intereses por medio de la venta del buque o por la toma de posesión de él."

En el derecho romanista, la hipoteca naval grava tanto el buque terminado como el que está en proceso de construcción. Otra diferencia que salta de primer entrada es que el 'mortgagee', puede tomar posesión del bien y explotar el buque, si el deudor deja de cumplir con los pagos. No sucede lo anterior en los demás sistemas jurídicos, donde el acreedor debe embargar el buque y someterlo a un proceso judicial, antes de poder disponer de él libremente.

A raíz de tales diferencias, las organizaciones internacionales como la OMI, y la UNCTAD, idearon una forma de conceptualizar la hipoteca naval, y la mortgage, de manera que no interfiera con los

caracteres específicos de cada una.

*"...tienen por objeto dar una garantía al prestamista (el acreedor hipotecario), confiriéndole el derecho a satisfacer su crédito contra el buque con preferencia sobre la mayoría de los demás acreedores, garantía que permanece intacta aun cuando se transfiera la propiedad del buque hipotecado. El derecho del acreedor se hace efectivo mediante la venta del buque hipotecado".*

Esa definición puede también aplicarse a la prenda naval, y otros gravámenes de igual naturaleza, sin desmejorar su configuración teórica y práctica, en cada legislación interna.

#### **ii. Justificación e importancia de la hipoteca naval**

La primer apología de la hipoteca naval, se basó en la creación de una ficción jurídica, que permitía considerar a los buques contra toda su naturaleza, como bienes inmuebles.

Así lo determinó expresamente la Ley de 21 de Agosto de 1893, sobre Hipoteca Naval de España, cuyo artículo 1 reza:

*"Puede ser objeto de hipoteca los buques mercantes con arreglo A las disposiciones de esta ley.*

*Para este sólo efecto se considerarán tales buques como bienes inmuebles, entendiéndose modificado en este sentido el artículo 585 del vigente Código de Comercio."*

Algunos de los rasgos del buque, se asimilan a los aplicados a los bienes inmuebles, pero no es suficiente para dejar de considerarlos bienes muebles, naturaleza de la cual nadie puede hacer caso omiso. Surge la disyuntiva de cual sería el mejor grupo en el cual colocar el buque sin distorsionar su naturaleza.

Posteriormente, en doctrina se aclaró que el buque no es un bien inmueble para ningún efecto, sino que su naturaleza jurídica de mueble es tan especial que permite la aplicación de ciertas

figuras exclusivas de los inmuebles, como es la hipoteca.

Tres son las razones que se aducen al condenar la hipoteca de los buques, una se basa en el escaso valor de los bienes muebles. La segunda razón es que al ser un bien mobiliario, debe aplicarse la tradición real de la cosa en manos del acreedor. Por último se manifiesta que al crearse la hipoteca se considera requisito indispensable la publicidad de su constitución, lo cual no era aplicable a los bienes muebles.

Ninguna de las razones anteriores es totalmente aplicable al régimen jurídico de los navios, que se reconocen por su alto valor económico, desvirtuándose la primera oposición. Por otra parte, la tradición real, no se puede aceptar pues deja al dueño del buque sin su herramienta de trabajo, cuando lo ideal es la aplicación del derecho real que caracteriza la hipoteca.

En relación a la inexistencia de la publicidad registral de los bienes muebles, se convierte en una falacia su negación, pues tanto los buques como los vehículos automotores y aeroplanos, son ejemplo de bienes muebles que constan de un registro de propiedad reconocido. Este hecho facilita la creación de la inscripción hipotecaria en cumplimiento del principio de publicidad registral.

Se aceptaron argumentos como los anteriores y se creó la hipoteca naval, que pasó a ocupar un lugar preponderante en las transacciones marítimas, al otorgar crédito a los navieros v.gr., para la construcción, reparación, adquisición, o para armar su flota.

El aumento en los costos, provocaron que los navieros particulares se aunaran en poderosas empresas armatoriales, que explotan flotas compuestas por gran cantidad de buques propios o arrendados, que revolucionan el concepto de fortuna de mar y la limitación de la

responsabilidad de éste, así como la actividad navegatoria.

Así, los sujetos típicos son sustituidos y cambian sus funciones, por ejemplo, el armador por las sociedades anónimas, al capitán se le disminuye el poder de disposición sobre el buque, limitándolo al de administración, los acreedores ya no dan crédito en función del navio que sirve de garantía para financiar su expedición, sino del patrimonio empresarial total, para financiar e inyectar el giro de la empresa, no el tradicional viaje.

Surge entonces, la importancia de la hipoteca, que facilita la rápida adquisición de fondos con suficiente garantía para el prestamista.

*"La hipoteca naval, rechazada unas veces, relegada otras, aún discutida, torna así al primer plano entre los medios de crédito, pues la defienden y propician los que ven en ella el procedimiento más fácil y sencillo para favorecer el giro empresario con préstamos de terceros."*

El crédito hipotecario ha trascendido tanto en el derecho marítimo que se lograron establecer dos convenciones específicas sobre los privilegios y la hipoteca naval. La discusión continua en vigencia debido a que la creación de ciertos créditos privilegiados va en detrimento de la garantía hipotecaria, al colocarla en grados muy inferiores a los privilegiados.

## **LA PRENDA NAVAL**

[JIMÉNEZ MÉNDEZ & SEQUEIRA SOLÍS]<sup>2</sup>

Hemos denominado Prenda Naval, aquella prenda en que el bien que ha sido gravado es una embarcación o buque, sin importar su uso, dimensión o tonelaje.

Sus características y principios, así como los requisitos de fondo y forma para su constitución, son los mismos ya estudiados para la prenda común, existiendo diferencia únicamente en cuanto a su posible inscripción registral, privilegios y regulaciones a nivel internacional. Por lo que durante este capítulo se le dará énfasis a estas diferencias y no así a las similitudes.

Estudiaremos los convenios internacionales referentes a los gravámenes sobre embarcaciones marítimas y el tratamiento que ha recibido en ellos la prenda naval.

Se mencionará además el régimen de inscripción a través del Registro de Embarcaciones Marítimas y del Registro General de Prendas.

## **MARCO TEÓRICO**

En la primera sección de este Capítulo analizaremos los elementos esenciales de la Prenda Naval, su conceptualización, principios y características.

En la segunda la ubicaremos en el marco Jurídico nacional e internacional; y finalmente en la tercera sección, trataremos sobre la inscripción de la Prenda Naval y los efectos que ésta produce.

## **CONCEPTO**

Podemos definir la Prenda Naval como un derecho real de garantía, establecido sobre un buque, para asegurar el cumplimiento de una obligación debiendo ser otorgada por el dueño del buque o un tercero debidamente autorizado.

Con la Prenda Naval el acreedor se garantiza una posición privilegiada frente a otros acreedores prendarios, quirografarios, excepto los titulares de privilegios marítimos, establecidos por la ley. Debido a que en caso de incumplimiento puede hacer vender los bienes pignorados, para hacerse pago de su crédito.

En Costa Rica la Prenda Naval no tiene un régimen jurídico especial, sino que es tratada exactamente igual que la prenda comercial. Y por tanto la encontramos regulada en el Código de Comercio de 1964.

Sin embargo por las características especiales del Derecho Marítimo y de las embarcaciones, la prenda sobre estas últimas tiene rasgos especiales que se estudiarán mas adelante.

En nuestro país, podemos afirmar que la Prenda Naval hace su aparición en 1941, con la Ley General de Prendas. En esta ley se incluía, dentro de los bienes susceptibles de prenda, las embarcaciones de cualquier naturaleza y tamaño.

En las regulaciones anteriores a ésta, sea el Código Civil de 1386 y la Ley de Prenda Agraria, Ganadera e Industrial de 1915, no se hacía mención de las embarcaciones, además de que existía el inconveniente de entregar el bien prendado al acreedor, lo que hace difícil pensar que se establecieran prendas sobre embarcaciones.

En el Código de Comercio de 1964, aún vigente, se puede leer en su artículo 533: "...puede ser materia de contrato de prenda toda clase de bienes muebles. Pueden serlo especialmente:... d) Toda clase de naves, sus aparejos, maquinarias y demás accesorios,

sin perjuicio de los privilegios que existan por causa de accidentes;..."

Es claro que en este inciso encontramos la figura que hemos definido como Prenda Naval, sin embargo es incorrecta la redacción de la última frase, pues como ya se indicó en el Primer Capítulo del Título Primero, existen diversos privilegios que gozarían de preferencia sobre la prenda y no solo los que se dan por causa de accidentes.

Nuestra legislación no hace ninguna diferencia entre tipos de embarcación, ya sea por tamaño, tonelaje o actividad, para los fines de ser sometidos a un contrato de prenda, ya que se habla de "Toda clase de naves".

En Italia se introdujo la prenda naval en el Código de 1865 y posteriormente en el de 1882. En Francia aparece mediante la ley del 20 de diciembre de 1874. Pero en el caso de los dos países anteriormente citados, la figura de la prenda, fue reemplazada por la de Hipoteca Naval.

En Alemania no existe una hipoteca propiamente dicha sino un derecho de prenda sobre los buques, se puede dar en prenda sin que el acreedor tome posesión, basta pues el acto de constitución de prenda se inscriba en el registro.

En la actualidad la prenda sobre embarcaciones es usada por muy pocos países, entre los cuales se encuentra a Costa Rica. Sin embargo, a pesar de ésto existe un caso aislado de hipoteca naval, como veremos más adelante.

***HIPOTECA NAVAL EN EL DERECHO ARGENTINO***

[Página Web Todo Iure]<sup>3</sup>

Concepto: Es el derecho real que se constituye sobre un buque de más de 10 toneladas, o un artefacto naval construido, a construir o en proceso de construcción, en seguridad de un crédito en dinero.

**Caracteres:**

- 1) Es un derecho real
- 2) Es contractual, no legal, no judicial, voluntario.
- 3) Es accesorio
- 4) Garantiza un crédito en dinero
- 5) El buque objeto de la hipoteca queda en poder del deudor.

Objeto de la hipoteca: Puede constituirse:

- a) Sobre buques mayores de matrícula nacional.
- b) Sobre buques a construir. El art. 502 dice "la hipoteca puede constituirse a partir de la firma del contrato (de construcción) respectivo".
- c) Sobre buques en construcción.
- d) Sobre artefactos navales en construcción.
- e) Sobre artefactos navales habilitados.

**Quién la constituye?**

- a) El propietario del buque (art. 499).
- b) Un copropietario por su parte indivisa con el consentimiento de la mayoría.

c) Los propietarios en garantía de créditos contraídos en interés común, por resolución tomada por mayoría de 2/3 computada por el valor de las partes. En caso de no conseguirse esa mayoría debe mediar autorización judicial.

d) Por el capitán. Este es un supuesto de excepción, los arts. 212 y 213 establecen que el capitán, no contando con los fondos suficientes para continuar el viaje, habiéndolos requerido sin satisfacción puede contraer deudas y, en ese caso de urgente necesidad, con garantía hipotecaria sobre el buque. En caso de contraerse en puerto extranjero deberá hacerlo con los recaudos que luego veremos, al analizar las formalidades.

**Formalidades a seguir:**

Para constituir hipoteca sobre buques en territorio argentino:

1) Debe instrumentarse por escritura pública o por documento privado autenticado.

2) Para tener efectos contra terceros deberá inscribirse en el Registro Nacional de Buques.

3) De tomarse razón de la hipoteca en el certificado de matrícula del buque y en el título de propiedad.

**Particularidades:**

1) Rigen los mismos requisitos formales que para los buques habilitados.

2) Se consideran parte integrante del buque en construcción y sujetos a la garantía, los materiales, equipos o elementos de cualquier naturaleza que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieren destinados a la construcción del buque;

deberán identificarse en la forma que establezca el Registro Nacional de Buques.

3) La hipoteca sobre buque en construcción pasará a gravar el buque una vez inscripto éste, salvo estipulación en contrario de las partes. Menciones que debe contener el instrumento (art. 503).

a) Nombre, apellido, filiación, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor;

b) Datos de individualización del buque de acuerdo con la matrícula;

c) La naturaleza del contrato al que accede;

d) Monto del crédito, intereses convenidos plazo y lugar estipulado para el pago;

e) Constancia de haber presentado la documentación probatoria del pago de las remuneraciones y cotizaciones jubilatorias que correspondan al buque a gravar hasta el último viaje inclusive.

Estas menciones también alcanzan a los buques en construcción, salvo las indicadas en b y e. Los datos de individualización del buque en construcción se reemplazarán por los del astillero y la grada en que se construye o construirá, con la individualización de los elementos aun no incorporados.

***DISPOSICIONES DE LA LEY DE HIPOTECA NAVAL***

[Disposiciones Chilenas, Gastón Gauché]<sup>4</sup>

**a) Qué es la hipoteca naval y naves sobre las que puede constituirse**

La hipoteca naval es un derecho real accesorio constituido sobre una nave en forma voluntaria para resguardar los intereses de un tercero permitiéndole perseguirla y enajenarla para hacerse pago de su crédito, pero sin privar al propietario del uso y la explotación de la nave.

El legislador chileno la creó en el Art. 2.418 del Código Civil pero sólo vino a desarrollarla en la Ley sobre Hipoteca de Naves que lleva el N° 3.500 y fue publicada en el Diario Oficial el 21 de febrero de 1919. Lleva las firmas de don Juan Luis Sanfuentes y de don Luis Claro Solar y puede encontrarse en el Apéndice del Código de Comercio.

Fuera de la hipoteca sobre inmuebles ésta es la única que acepta el legislador chileno.

La razón práctica de esta diferencia de criterios radica en el patrón empleado. En efecto, aquellas legislaciones que basan la hipoteca en la distinción entre bienes muebles e inmuebles sólo la aceptan respecto de estos últimos y les cuesta mucho tolerar una "excepción", como en nuestra legislación, respecto de ciertos bienes muebles que son las naves. Antes de llegar a esta aceptación se pretendió considerar a las naves como bienes inmuebles, con lo que la regla no habría sufrido excepciones. Finalmente, la discusión perdió su atractivo y hoy se acepta universalmente la hipoteca sobre naves y aún más, se está

extendiendo a otros bienes de similar naturaleza, como las aeronaves. En otros países, como Italia por ejemplo, se acepta la constitución de hipotecas sobre inmuebles y además sobre rentas del Estado, sobre naves, sobre aeronaves y aun sobre automóviles.

En Chile sólo pueden hipotecarse las naves de cincuenta o más toneladas de registro, siempre que se dediquen al comercio marítimo y no al transporte fluvial o lacustre. Esto, en virtud de que sólo las naves matriculadas pueden ser hipotecadas y únicamente tienen matrícula, otorgada por la Dirección del Litoral y Marina Mercante, los buques construidos para la navegación de alta mar, cuya capacidad exceda a las 25 toneladas.

Esto quiere decir que pueden existir buques comprendidos entre las 25 y las 50 toneladas que no obstante dedicarse al comercio marítimo, no sean susceptibles de ser hipotecados.

Igualmente pueden existir buques de más de 50 toneladas que por dedicarse a la navegación fluvial o lacustre no sean susceptibles de ser hipotecados. Estas naves pueden ser objeto de un contrato de prenda industrial en conformidad al artículo 24 de la Ley respectiva que señala: "El contrato de prenda industrial podrá recaer sobre: j) elementos de transporte, como carros, camiones, naves, embarcaciones, etc.". Estas disparidades de criterio, que no tienen una razón de ser, deberían ser suprimidas al redactarse un estatuto marítimo moderno y acorde con las realidades del negocio naviero chileno.

Nuestra ley contempla también la posibilidad de hipotecar las naves que se encuentran en construcción en un astillero. Aquí, según se halla estipulado en el contrato de construcción, puede ser dueño el astillero o el armador que ha efectuado el pedido. En el primer caso, puede hipotecar la empresa constructora para procurarse fondos para concluir la obra. En el segundo puede

hacerlo el naviero para responder ante el astillero del oportuno pago del saldo del precio.

**b) Solemnidades del contrato de hipoteca**

En la doctrina se acepta la constitución de la hipoteca en forma consensual exigiéndose sólo cierta publicidad para producir efectos ante terceros. Nuestra legislación, en cambio, en el Art. 3 de la Ley de Hipoteca Naval señala que la hipoteca de naves deberá otorgarse por escritura pública. Del carácter imperativo de la disposición se desprende la nulidad de cualquier otro contrato celebrado de diversa manera.

Esta exigencia está de acuerdo también con lo dispuesto en el Art. 833 del C. Co. que establece que el dominio de la nave adquirido por contrato no podrá ser justificado contra terceros sino con la escritura pública que deberá otorgarse en un registro especial. Si la nave ha sido mandada a construir o está siendo construida por quien será su propietario, se aplica la misma disposición.

Probablemente el legislador de 1919 exigió taxativamente escritura pública para la constitución de hipotecas partiendo de la base que éstas siempre se originarían al adquirir el buque, fuera por compra o por encargo de construcción. Así se puede desprender de la redacción del Art. 3 en su primer inciso: "La hipoteca naval deberá otorgarse por escritura pública. Podrá ser una misma la escritura de la hipoteca y la del contrato a que acceda".

Para la validez de esta escritura pública se deben cumplir las exigencias formuladas que son: expresar el nombre de la nave sobre la cual se constituye este derecho real; consignar su matrícula y el número que en ella tenga; y el tonelaje de registro.

Si se tratare de una nave en construcción deben expresarse los siguientes datos: el largo de la quilla y aproximadamente sus otras dimensiones y su tonelaje presumible, el astillero en que se construye la nave; la fecha en que se inició la construcción y la fecha en que se espera terminarla; y el nombre de la embarcación, si ya lo tuviere.

**c) Formalidades del contrato de hipoteca**

El cumplimiento de las exigencias anteriores da su plena validez al contrato de hipoteca naval. Sin embargo, para que éste pueda producir los efectos propios del derecho real (derecho de persecución, preferencia e indivisibilidad de la hipoteca) se requiere su inscripción en el Registro de Hipoteca de Naves del Conservador de Bienes Raíces del puerto de matrícula. Pero esta inscripción, ¿es solemnidad del contrato de hipoteca o es la forma de efectuar la tradición del derecho real? Creemos que la escritura pública que contiene el contrato de hipoteca es una solemnidad pero la inscripción en cambio desempeña el papel de tradición del derecho real. La principal razón está en el espíritu de nuestra legislación civil –que para estos efectos rige plenamente en materia de hipoteca naval– donde una corriente mayoritaria se inclina por esta última interpretación. El Mensaje del Código Civil dice: "La transferencia y transmisión del dominio, la constitución de todo derecho real, exceptuadas, como he dicho, las servidumbres, exige una tradición; y la única forma de tradición que para estos actos corresponde es la inscripción en el Registro Conservatorio. Mientras ésta no se verifica, un contrato puede ser perfecto, puede producir obligaciones y derechos entre las partes, pero no transfiere el dominio, no transfiere ningún derecho real, ni tiene respecto de terceros existencia alguna". No bastaría para optar por la afirmación contraria lo dispuesto en el Art. 4 de la Ley de Hipoteca de Naves

cuando dice: "Ya que sin este requisito (la inscripción) no tendrá valor alguno ni se contará su fecha sino desde la inscripción".

Más adelante se establece que los contratos hipotecarios celebrados en el extranjero sobre naves chilenas producirán sus efectos desde que se inscriban en el registro aludido.

**d) Capacidad para hipotecar y facultades del propietario**

Sólo puede constituir el derecho real de hipoteca sobre una nave quien sea su legítimo propietario. Este debe tener capacidad para enajenarla y cumplir los requisitos que se exigen para su enajenación.

Si fueren varios los dueños de la nave, podrá ser hipotecada por el armador titular con la autorización de la mayoría de los copropietarios, obtenida según las reglas que rigen la actuación de los copropietarios contempladas en el C. Co. en su artículo 852.

Si fuera otro de los copartícipes el que desea hipotecar su cuota sólo podrá hacerlo con la autorización otorgada por la mayoría.

El propietario, universal o cuotativo, puede hipotecar su nave para la seguridad de una obligación ajena. En este caso, no habrá acción personal contra el dueño de la nave por la obligación principal salvo que se haya sometido expresamente a ella. Sin perjuicio de una hipoteca legalmente constituida sobre la nave, su propietario podrá siempre enajenarla cumpliendo sí el Art. 34 de la ley 12.041, o hipotecada, realizada dentro o fuera de la República, ésta se entiende hecha para nuestra legislación. Respecto a la enajenación de una nave hipotecada, realizada dentro o fuera de la República, ésta se entiende hecha con todas las responsabilidades que la afectan y salvo los privilegios que

establece la ley. La enajenación hecha a un extranjero que significare el cambio de nacionalidad de la nave debe ser consentida por el acreedor hipotecario bajo pena de nulidad. Aparte de esto el vendedor quedará sujeto a las penas contempladas en el Art. 470 del Código Penal.

**e) Extensión de la hipoteca naval**

La hipoteca naval chilena se extiende de pleno derecho a la nave, al casco y a la quilla, los aparejos, máquinas y accesorios. Se extiende igualmente a las indemnizaciones debidas a la nave en razón de abordajes o averías por los aseguradores, en caso de siniestros.

Puede pactarse, por convención expresa de las partes, que la hipoteca no se extienda a los aparejos, maquinarias y accesorios y puede también, por un acuerdo expreso de voluntades, convenirse que ella comprenda el flete (Art. 8 de la ley 3.500). De esta manera, la ley chilena soluciona la controversia del derecho marítimo internacional acerca de qué cosas se entienden comprendidas en la hipoteca naval.

**f) Preferencia de los créditos hipotecarios**

En caso de concurrencia de diversos acreedores sobre la nave hipotecada, la escala de preferencias para cobrar sus créditos es la siguiente:

- 1) En primer lugar, se pagan los créditos privilegiados contemplados en el Art. 835 del C. Co. en el orden allí establecido y con excepción de los números 7, 8 y 10.
- 2) En segundo lugar, se pagan los préstamos a la gruesa contratados durante el último viaje de la nave por el armador o su

consignatario o por el capitán con las solemnidades legales; y luego las indemnizaciones debidas por averías causadas por culpa del capitán o de la tripulación.

3) En tercer lugar, se pagarán los créditos hipotecarios. Si son varias las hipotecas que gravan una misma nave se pagan en el orden inverso a sus fechas.

En último lugar se pagan los créditos comunes.

**g) Efectos de la hipoteca de naves**

La hipoteca naval presenta tres efectos fundamentales en favor del acreedor hipotecario. Ellos son el derecho de persecución, que permite accionar contra el nuevo propietario si la nave ha sido enajenada; el derecho de venta, que permite embargar y subastar el buque para pagarse su crédito con el producto de la venta; y el derecho de preferencia, que le permite una vez efectuada la subasta pagarse antes que otros créditos de menor categoría.

En nuestra legislación son aplicables a la hipoteca naval, en cuanto a los derechos que confiere el acreedor, las reglas establecidas para la hipoteca de bienes raíces en el Código Civil.

A este respecto, el Art. 12 de la Ley de Hipoteca Naval señala: "Declarada la quiebra del propietario de la nave o formado concurso de sus bienes, se procederá a la subasta de la nave inmediatamente y no obstante cualesquier cuestión sobre verificación de los créditos o preferencia de los acreedores. En caso de tercería de dominio, sólo se suspenderá el remate, si se presentara acompañada de la escritura pública o documentos que indica el Art. 833 del C. Co. y cuya fecha sea anterior a la quiebra o concurso".

Esta disposición sugiere el estudio detenido de varios aspectos. El primero de ellos se refiere a la relación entre la hipoteca y los privilegios civiles. Sabemos que la hipoteca naval es un privilegio concedido a un acreedor sobre la nave. En caso de quiebra del propietario del buque, y concurriendo acreedores privilegiados de orden marítimo y terrestre, opera el artículo 838 del Código de Comercio. Este señala que en tal caso "los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella a los demás acreedores de la masa; esta preferencia se extenderá a las cantidades que paguen los aseguradores". Pero, ¿qué clase de preferencia es la indicada? Los créditos privilegiados de Derecho Marítimo se ejecutan únicamente sobre un bien determinado de manera que corresponden a créditos de segunda clase. Así lo establece la Ley de Quiebras en su artículo 118 número 1º al decir: "Se considerarán como pertenecientes a la segunda clase de créditos a que se refiere el artículo 2.474 del Código Civil, a más de los que allí se enumeran y de los que establezcan otras leyes, los de las personas siguientes: 1º) Los de los acreedores indicados en el artículo 835 del Código de Comercio, sobre el precio de la nave comprendida en el activo de la quiebra del propietario".

Esta misma disposición, en su inciso segundo, considera el caso de concurrencia de acreedores privilegiados con acreedores hipotecarios. Lo soluciona repitiendo la fórmula consagrada en el inciso 2º del artículo 12 de la Ley sobre Hipoteca de Naves, la que indica que "en caso de concurrencia de acreedores preferirán a los hipotecarios únicamente los créditos que se indican en los números 1º, 2º, 3º, 4º, 5º, 6º y 9º del artículo 835 del Código de Comercio, los préstamos a la gruesa contratados durante el último viaje de la nave por el armador o su consignatario o por el capitán con las solemnidades legales, y las indemnizaciones debidas por averías causadas por culpa del capitán o de la tripulación".

Un segundo aspecto de interés lo constituye el estudio de la relación existente entre el abandono de la nave y el concepto de la "fortuna de mar".

Sabemos que la "fortuna de mar" es una institución propia del Derecho Marítimo en virtud de la cual el naviero limita su responsabilidad en la operación de una nave sólo hasta el valor del buque y sus fletes. Ocurrido el hecho por el cual debe responder el naviero, y hasta por el máximo ya señalado, existen varios sistemas destinados a precisar la cuantía de esta ejecución. Uno de ellos es el inglés denominado "forfait" y consiste en una valuación anticipada del buque. Los demás se basan en el abandono, como opción o como obligación.

En nuestro derecho el abandono es una facultad consignada en el artículo 835 del Código de Comercio que dice: "El naviero, sea o no propietario de la nave, podrá libertarse de responder de los hechos del capitán y tripulación y de las obligaciones contraídas por aquél, abandonando la nave y los fletes percibidos o por percibir en razón del viaje a que esos hechos y obligaciones se refieran".

El problema consiste en saber en qué situación quedan los acreedores marítimos hipotecarios o privilegiados cuando el naviero ha hecho abandono de la nave que constituía la garantía de sus créditos.

El abandono se hace a todos los titulares de créditos cuyos orígenes están contemplados por el artículo 879 del Código de Comercio que es el que señala los casos en que procede. Estas causales son "los hechos del capitán y la tripulación y las obligaciones contraídas por el capitán". Esto quiere decir que el abandono va en beneficio de los acreedores cuyo título se origina

por alguna de estas causales señaladas y que por lo tanto podrán ser o no de índole privilegiada.

La segunda parte del problema radica en el estudio de la situación de aquellos acreedores hipotecarios o privilegiados que ya al zarpe de la nave se encontraban como titulares de estos derechos preferentes. Si el naviero ha hecho abandono de la nave y sus fletes –de su fortuna de mar–, ¿en qué situación quedan sus acreedores preferentes?

En primer lugar ellos pueden concurrir a pagarse con el producto de la nave y de los fletes abandonados. Pero, si como generalmente debe ocurrir, dicha cantidad no basta para cubrir el total de las sumas que gozan de preferencia, estos acreedores pueden hacer efectivos sus créditos sobre las cantidades pagadas por el seguro como valor de reemplazo de la nave.

La autorización está contenida en el artículo 555 del Código de Comercio que dice: "La cosa que es materia del seguro es subrogada por la cantidad asegurada para el efecto de ejercitar sobre ésta los privilegios e hipotecas constituidos sobre aquélla". Este principio se encuentra repetido en el artículo 838 del mismo Código que señala: "En caso de quiebra del propietario, los acreedores privilegiados de la nave serán preferidos en la distribución del precio de ella a los demás acreedores de la masa; esta preferencia se extenderá a las cantidades que pagaren los aseguradores".

También nuestro legislador se preocupó de disponer que en este abandono de la nave no se comprende el valor del seguro que se subroga a ella. Lo dijo en el inciso segundo del artículo 880: "Tampoco será obligado a hacer abandono de la indemnización que obtenga de los aseguradores de la nave".

Doctrinariamente esto se justifica porque los acreedores marítimos sólo pueden tener presente la fortuna de mar del naviero, y el seguro contratado por éste es para ellos "res Ínter alios acta". La suma ingresa así a la "fortuna de tierra" del naviero y en virtud del artículo 555 ya señalado puede ser perseguida por sus acreedores marítimos preferentes que no fueron satisfechos con el producto del abandono.

#### **h) Análisis práctico en la Legislación Chilena**

En nuestro país la hipoteca naval debe ser inscrita en el Registro especial que lleva el Conservador de Bienes Raíces del puerto de Valparaíso. Ello en conformidad al Art. 4 de la ley 3.500 que señala que "la hipoteca naval deberá, además, ser inscrita en el Conservador de Comercio del puerto de matrícula de la nave" y el puerto de matrícula de las naves chilenas es el de Valparaíso, donde se encuentra ubicada la Dirección del Litoral y Marina Mercante, institución competente para otorgar el registro a las naves mercantes nacionales.

Se puede afirmar que en nuestro país la hipoteca naval no es una institución de la magnitud que le correspondería.

En efecto, son pocas las hipotecas que se constituyen y además muchas veces por sumas relativamente exiguas. Baste considerar que el Conservador de Bienes Raíces de Valparaíso emplea, por año, alrededor de doce tomos de 500 fojas para cada uno en el Registro de Propiedades, dos para el de Comercio y sólo uno para las inscripciones especiales de prenda, las prendas industriales y las hipotecas navales, no correspondiéndole a esta última la mayor proporción.

En la práctica chilena la hipoteca de naves se ha utilizado para

caucionar obligaciones derivadas de la industria pesquera y las naves sobre las cuales se constituye son, generalmente, goletas pesqueras de bajo tonelaje. La mayoría de estas hipotecas está constituida a favor de la Corporación de Fomento de la Producción, del Banco fíel Estado o bancos particulares que han financiado negocios pesqueros.

Un ejemplo tipo de la constitución de hipoteca naval por contrato celebrado entre navieros chilenos y extranjeros que, como se ha expresado, es la minoría de los casos, lo constituye el siguiente, que rola bajo el número 12 del Registro de Hipoteca Naval de 1967:

"En Valparaíso a 17 de febrero de 1967, la compañía "Naviera Nacional S.A." domiciliada en Valparaíso con el fin de garantizar a la "Sociedad Naviera Eco S.A.", sociedad naviera española con domicilio en Bilbao, España, el cumplimiento de todas las obligaciones de "Naviera Nacional S.A." emanadas del contrato de arrendamiento de las naves denominadas "Eco María" y "Eco Mercedes" por un período de 24 meses a contar desde la entrega de los buques y, especialmente, las relativas al pago de la renta o precio del arrendamiento, incluyendo los dos tipos de prestaciones que la integran, las que le correspondan a la reparación de los daños existentes en los buques en el momento de su restitución y las que deriven de las responsabilidades contraídas por "Naviera Nacional", sus representantes o dependientes; que pudieren recaer sobre los buques, como asimismo para garantizar el pago de cualquiera otra obligación pendiente, indemnizaciones, intereses o costas, constituyendo hipoteca naval a favor de la "Sociedad Naviera Eco S.A." sobre el barco de su domicilio denominado "San Vicente" inscrito en el Registro de Matrícula de la Marina Mercante Nacional con el número 1574, con 499,88 toneladas de registro grueso. La hipoteca se limita a E? 500.000. Así consta de la escritura otorgada ante el notario de Santiago don Rafael Rivera Sanhueza, suplente del titular don Hernán Chadwick Valdés

el 12 de enero del presente año y que en copia autorizada me presentó don Jorge I. Hübner a las 11 horas y 40 minutos de ayer".

Una modalidad no contemplada en nuestra legislación pero que ha llegado a constituir una cláusula de rigor, es la prohibición de enajenar la nave hipotecada impuesta al propietario de ella. Esta prohibición se inscribe, por lo general, a continuación de la hipoteca y es una modalidad creada por las partes ya que ella no existe para nuestra legislación. Sin embargo, por tratarse de una estipulación lícita, ella adquiere la fuerza de la ley del contrato y debe ser respetada por quienes la han pactado.

En cuanto a la hipoteca de nave en construcción, en nuestro país la generalidad de estos contratos corresponde a pequeños astilleros que entregan goletas pesqueras o naves para la navegación regional. Para estos contratos se exige, en el Art. 4 de la Ley de Hipoteca de Naves, que "se exprese en la escritura el largo de la quilla y aproximadamente sus otras dimensiones y su tonelaje presumido; se indicarán también el astillero en que se construye la nave, la fecha en que se inició la construcción y aquella en que se espera terminarla, y el nombre de la nave si ya lo tuviera".

Un contrato tipo de esta hipoteca de nave en construcción sería el siguiente, que se encuentra en el Registro de Hipoteca Naval de 1967, bajo el número 24.

En sus partes pertinentes dicha inscripción dice: "La "Sociedad Astilleros Arancibia y Cía. Ltda.", domiciliada en San Antonio, es deudora de la Corfo de la cantidad de E° 630.000, que en dinero efectivo le ha prestado. Para garantizar el cumplimiento íntegro y oportuno de las obligaciones que contrae, especialmente la restitución del préstamo, el pago de los intereses, de la multa, de las costas judiciales o extrajudiciales de cobranza y cualquier

otra suma que adeudare a causa o con motivo del contrato, así como también para garantizar cualquier otra obligación que contraiga en el futuro con la Corfo; constituye hipoteca naval sobre nueve barcos en construcción en sus astilleros ubicados en el puerto de San Antonio cuyos cascos tienen los números 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37 y 38 que tienen las siguientes características comunes: largo de quilla: 17 metros; eslora total: 21,40 metros; puntal: 2,95 metros; volumen de bodega: 143 metros cúbicos; cuyas construcciones fueron iniciadas respectivamente el 26 de julio de 1964, 1º de julio de 1964; 8 de julio de 1964; 15 de julio de 1964; 22 de julio de 1964; 29 de julio de 1964; 5 de agosto de 1964; 12 de agosto de 1964 y 19 de agosto de 1964. La fecha de término de la construcción de las mismas se estiman respectivamente el 1º de julio, 15 de julio; 1º de agosto, 15 de agosto, 1º de setiembre; 15 de setiembre de 1967; y 15 de enero, 15 de febrero y 15 de marzo de 1968".

Las hipotecas navales más importantes que se han inscrito en Valparaíso en los últimos años son las correspondientes a la compra de cuatro naves en astilleros japoneses por parte de la Compañía Sudamericana de Vapores. Se trata de contratos interesantes por su elevado monto, por la internacionalidad de la operación y porque ella fue una verdadera prueba de fuego para la institución en el derecho chileno.

En 1965, la Compañía Sudamericana de Vapores decidió adquirir cuatro naves en astilleros japoneses para modernizar su flota. La construcción fue encargada a Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. y en su financiamiento intervino The Dai Ichi Bank Ltd.

Las cuatro naves fueron hipotecadas por la empresa compradora en favor del astillero. También se pactó una prohibición de enajenar que se inscribió al final de las cuatro constancias del derecho real de hipoteca.

Estos contratos son el producto de prolongados estudios por parte de los abogados chilenos y japoneses y constituyen seguramente el más valioso testimonio jurídico de la practicidad de la institución. Uno de ellos, el correspondiente a la motonave "Aconcagua" dice textualmente: "En Valparaíso, a 16 de octubre de 1965, la Compañía Sudamericana de Vapores con domicilio principal en Santiago, Chile, es deudora de la firma Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. y de The Dai Ichi Bank Ltd., ambos con domicilio principal en Tokio, Japón, de la suma de tres millones cuatrocientos sesenta y seis mil doscientos cincuenta dólares moneda legal de los Estados Unidos de Norteamérica, más intereses a razón de 5,5% anual según consta de una serie de pagarés firmados por la deudora en la ciudad de Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica, debidamente garantidos, los cuales pagarés en conjunto representan el total del capital adeudado y están numerados del uno al veintidós inclusive fechados con la fecha de la escritura que se inscribe y que se citará más adelante siendo el pagaré número uno por la suma principal de 36.875 dólares y siendo cada pagaré desde el número 2 hasta el 12 por la suma principal de 110.625 dólares y cada pagaré desde el número 13 al 22 por la suma principal de 221.250 dólares cuyas fechas de vencimiento son...; y en conformidad con las disposiciones y estipulaciones contenidas en los mismos. Con el fin de asegurar y garantizar el fiel cumplimiento de las obligaciones que se han pactado y contraído, incluyendo el puntual pago de la mencionada deuda más los intereses que se devenguen y otras obligaciones y consideraciones pactadas en la misma escritura que se inscribe, la Compañía Sudamericana de Vapores constituye una primera y absoluta hipoteca de nave de acuerdo con las disposiciones del Libro Tercero del C. Co. de la Ley de Navegación de 3 de julio de 1868, de la Ley número 3.500 de febrero de 1919 y, en conformidad con las disposiciones pertinentes del C. Co. y demás legislación de la República de Chile; sobre la nave de su propiedad denominada

"Aconcagua" construida en 1965 por Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. en sus astilleros de Aici en la prefectura de Hyogo, Japón, de quien la nombrada deudora adquirió el título y dominio de la nave con las siguientes características: número oficial chileno: 1838, número de mástiles: 5; número de puentes: uno; número de cubiertas: tres; tonelaje neto: 6.368,40 toneladas; manga moldeada: 21,95 metros; puntal moldeado a la cubierta principal: 12,50 metros; señal internacional de llamada: CBAA; junto con los motores, equipos, calderas, mástiles, botes salvavidas, anclas, aparejos, instalaciones y mobiliarios que a la nave pertenezcan; y todos los adimensiones, mejoras y reparaciones ya hechos o por hacerse a la citada nave accionada por turbina a vapor, y todas las partes, piezas, repuestos, equipos o accesorios de la misma, excluyendo sin embargo, si lo hubiere, el equipo arrendado, sea que se encuentre a bordo de la nave o en tierra. Así consta de la escritura pública otorgada ante el notario del departamento de Valparaíso, provincia y ciudad del mismo nombre, República de Chile, don Patricio Chellew Schroeder, suplente del titular don Rafael Barahona Stahr, con fecha 16 de octubre de 1965 y que en copia autorizada me presentó y requirió don Edmundo Pérez Sánchez con la misma fecha de la presente inscripción".

Luego, según inscripciones de fs. 41 N° 23 del Registro de Gravámenes de Naves de 1966, Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. pospuso sus derechos, títulos, intereses y privilegios como acreedor en la hipoteca mencionada en favor de The Dai Ichi Bank Ltd.

Recientemente, y respecto de otra de las naves que componen la adquisición de la Sudamericana de Vapores, fue subinscrita al margen la cancelación de la hipoteca. Dicha constancia es del tenor siguiente: "Por instrumento público otorgado ante el notario público de la ciudad, condado y estado de Nueva York, Estados Unidos de Norteamérica, don Joseph G. Kearney, de fecha 20 de

diciembre de 1968, legalizado en el Ministerio de Relaciones de Chile el 30 de enero de 1968, traducción oficial cuya copia autorizada dejó agregada hoy con el N° 205 en el Registro de Documentos del presente año, se ha cancelado la hipoteca de naves inscrita al centro". A continuación de la hipoteca se inscribió la prohibición naval para cada una de las naves, la que en sus partes principales dice: "En Valparaíso a 16 de octubre de 1965, procedo a inscribir la prohibición de hipoteca, pignorar, gravar ni abandonar la nave sin haber previamente obtenido el consentimiento escrito de Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. y de The Dai Ichi Bank Ltd. y este consentimiento con respecto de una determinada hipoteca o gravamen no podrá interpretarse como una renuncia a la presente disposición en relación con alguna propuesta ulterior hipoteca o gravamen constituido por la Compañía Sudamericana de Vapores a favor de Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. y de The Dai Ichi Bank Ltd. sobre la nave denominada "Aconcagua II" construida en 1965 por Ishikawajima Harima Heavy Industries Ltd. en sus astilleros de Aici de la prefectura de Hyogo, Japón, de quien la nombrada deudora adquirió el título de dominio de la nave con las siguientes características: número oficial chileno: 1838; número de mástiles: cinco; número de puentes: uno; número de cubiertas: tres; tonelaje neto: 6.368,89 toneladas; tonelaje bruto: 10.869,23 toneladas; eslora total: 168,40 metros; manga moldeada: 21,95 metros; puntal moldeado a la cubierta principal: 12,50 metros; señal internacional de llamada: CBAA; junto con los motores, calderas, equipos, mástiles, botes salvavidas, anclas, aparejos, instalaciones y mobiliarios que a la nave pertenezcan; y todos los aditamentos, mejoras y reparaciones ya hechas o por hacerse a la citada nave accionada por turbina a vapor, y todas las partes, piezas, repuestos, equipos o accesorios de la misma excluyéndose, sin embargo, si lo hubiere, el equipo arrendado, sea que se encuentre a bordo de la nave o en tierra".

La firma de estas hipotecas por parte de un armador nacional en favor de astilleros extranjeros confirmó la aceptación que la institución, dentro de nuestro derecho, presenta para acreedores extranjeros. Considerando la cuantía de la operación, los astilleros y el banco que intervino en el fmandamiento enviaron abogados japoneses a estudiar detenidamente nuestro derecho en todo lo referente a la hipoteca de naves. Fuera del aspecto de fondo de nuestra legislación se interiorizaron del sistema de publicidad de la hipoteca naval analizando los diversos registros que conforman el Registro Conservatorio de Valparaíso.

El sistema de inscripciones en el Conservador, con la foliación y numeración tradicional, con su Repertorio y archivos, fue una muestra de orden y seriedad que los abogados extranjeros estimaron satisfactoria, informando así a sus clientes y dando por tanto el pase para que la operación de adquisición de las cuatro naves pudiera efectuarse.

**LEGISLACIÓN REPÚBLICA DE PANAMÁ**

[Gastón Gauché]<sup>5</sup>

**Primera Parte: Los privilegios marítimos**

Las disposiciones sobre privilegios marítimos e hipoteca naval están contenidas en el título IV del Libro II del Código de Comercio Panameño.

Los privilegios están contemplados al señalar que "los créditos que conforme a las disposiciones de este Título afecten al buque, el flete o la carga, serán pagados con el precio de ellos de preferencia a cualquier otro privilegio general o especial sobre muebles y en el orden que los enumera el capítulo respectivo".

También se indica que si la cosa sobre la cual recae el crédito se viera deteriorada o disminuida, el privilegio se ejercitará sobre lo que reste o fuere recuperado o salvado.

Según el objeto afectado se pueden distinguir tres clases de créditos privilegiados: créditos privilegiados sobre la nave; créditos privilegiados sobre el flete y créditos privilegiados sobre la carga.

A. Los créditos privilegiados sobre la nave están contemplados en el artículo 1.507 y son los siguientes:

- 1) Las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos.
- 2) Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje.
- 3) Los salarios, retribuciones e indemnizaciones debidos al capitán e individuos de la tripulación por el último viaje.

- 4) Los salarios y estipendios debidos a los estibadores y muellos contratados directamente por el dueño, naviero o capitán del buque para la carga o descarga de éste en su último arribo.
- 5) Las indemnizaciones a que hubiere lugar por perjuicios causados por culpa o negligencia.
- 6) Las cantidades debidas a título de contribución en las averías comunes.
- 7) La hipoteca naval.
- 8) Las sumas debidas en virtud de obligaciones contraídas para las necesidades y aprovisionamiento del buque.
- 9) Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco del buque y aparejos para los pertrechos, armamento y aprestos, si el contrato hubiere sido celebrado y firmado antes de que el buque saliera del puerto donde tales obligaciones se contrajeron; y los premios del seguro por los últimos seis meses.
- 10) Los salarios de prácticos, de guardianes y gastos de conservación y custodia del buque, sus aparejos y pertrechos después del último viaje y entrada al puerto.
- 11) Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por avería de éstas, imputantes al capitán o la tripulación en el último viaje.
- 12) El precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos años.

B. Los créditos privilegiados sobre el flete están contemplados en el artículo 1.510 y son los siguientes:

- 1) Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.
- 2) Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamentos debidos por el último viaje.
- 3) Los salarios, retribuciones e indemnizaciones debidos al capitán e individuos de la tripulación por el viaje en que fuere devengado el flete.
- 4) Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.

- 5) Los préstamos a la gruesa sobre el flete devengado.
- 6) Las primas de seguro.
- 7) Las sumas del capital e intereses debidos en virtud de obligaciones contraídas por el capitán sobre el flete, con las formalidades legales.
- 8) Las indemnizaciones debidas a los cargadores o fletadores por falta de entrega de las cosas embarcadas o por las averías de éstas, imputables al capitán o a la tripulación en el último viaje.
- 9) Cualquier otra deuda garantizada con un préstamo a la gruesa o con hipoteca naval o prenda sobre el flete debidamente inscrita.

C. Finalmente, los créditos privilegiados sobre la carga están contemplados en el artículo 1.511 y son los siguientes:

- 1) Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.
- 2) Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia debidos por el último viaje.
- 3) Los impuestos comerciales o los derechos fiscales debidos por las mismas cosas en el lugar de la descarga.
- 4) Los gastos de transporte y los de la carga.
- 5) El alquiler de los depósitos de las cosas descargadas.
- 6) Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.
- 7) Los préstamos a la gruesa y los premios del seguro.
- 8) Las sumas del capital y los intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga con las formalidades debidas.
- 9) Cualquier otro préstamo con prenda sobre la carga, si el prestamista poseyere el conocimiento.

Comparando la legislación panameña con la ley chilena se puede apreciar que la primera contempla clara y expresamente el privilegio sobre las naves, los fletes y la carga, lo que no

ocurre en nuestro país en que sólo la nave o su precio responden en forma general ante todos los privilegios. El flete está afecto solamente a algunos privilegios y más restringida aún es la situación de la carga.

El Código de Comercio de Chile trata de los privilegios en el artículo 835 que contiene diez números. El panameño, en cambio, trae doce números para los créditos privilegiados sobre la nave, 9 para los que corresponden al flete y 9 para los que corresponden a la carga. Hay que señalar sí que muchos de ellos están repetidos, como los que se refieren a las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos, o a los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje; que están contemplados en los números 1 y 2, respectivamente, de cada uno de los artículos que se refieren a los créditos privilegiados sobre la nave, el flete o la carga.

Por lo demás la legislación de Panamá contempla, al igual que la nuestra, los principios básicos de que el acreedor posterior se subroga en los privilegios del acreedor anterior que hubiese sido pagado; de que la cesión o traspaso de un título de crédito privilegiado importa la cesión del privilegio y, respecto a la concurrencia de créditos privilegiados, ellos se pagarán en el orden que los enumera el capítulo respectivo, y si son de igual categoría, concurrirán entre sí a proporción de su importe, si fuesen contraídos en el mismo puerto antes de la salida. Si se contrajeran una vez emprendido el viaje los créditos posteriores preferirán a los anteriores.

Finalmente, respecto a la extinción, la legislación de Panamá señala que aparte de los modos ordinarios de extinción de las obligaciones, los privilegios marítimos se extinguirán:

1) Por la venta judicial del buque y 2) por la expiración del plazo de tres meses en él caso de enajenación voluntaria. "Este plazo correrá desde la fecha de la inscripción de la venta si el

buque se encontrare al tiempo de la enajenación en la circunscripción marítima del puerto de la matrícula, y desde la fecha de su regreso a dicha circunscripción, si la inscripción de la venta se hubiese hecho después de la salida del buque, siempre que dentro de un mes de la fecha de la inscripción se notificare la venta a los acreedores privilegiados cuyos títulos estuvieren regularmente inscritos o fueren conocidos del enajenante y adquirente.

En todos los casos la enajenación deberá publicarse durante veinte días consecutivos en la Gaceta Oficial y en uno de los periódicos de la localidad.

No podrá tener lugar la extinción del privilegio respecto del acreedor privilegiado que antes de la expiración del plazo expresado en el artículo anterior, hubiere instaurado diligencias judiciales para obtener el reconocimiento de su privilegio".

## **Segunda Parte: La hipoteca naval**

El principio general en la legislación panameña acerca de la hipoteca naval es asimilarla en todo a la institución descrita en su Código Civil. Así dice el artículo 1.512 del Código de Comercio panameño: "Los buques mercantes podrán ser objeto de hipoteca en los mismos términos establecidos en el Código Civil para la hipoteca de inmuebles.

Las prescripciones de dicho Código regirán la hipoteca naval en cuanto no estén en contradicción con el presente Capítulo".

### *A. Características de la hipoteca naval panameña*

La más evidente es la gran facilidad con que puede ser constituida y registrada, lo que la hace sumamente operable y cómoda. Además se aprecia su generosidad respecto al acreedor lo que la convierte en una institución aceptada inmediatamente por quienes

corren el riesgo que la hipoteca cauciona.

*B. Capacidad para hipotecar la nave*

La hipoteca puede constituirse por el dueño de la nave o por su legítimo representante suficientemente autorizado para ello.

Si el buque fuera propiedad de dos o más personas se requiere el acuerdo de todos o de la mayoría. Se permite, sin embargo, al partícipe hipotecar separadamente su parte en favor de otro copartícipe o de otra persona, siempre que en este último caso deje a salvo en el respectivo contrato el derecho de tanteo que corresponde a los codueños aun en el caso de la venta judicial de la cuota gravada.

*C. El contrato de hipoteca*

En la legislación panameña se exige que el contrato de hipoteca naval se haga por escrito en documento auténtico que debe expresar:

- 1) Los nombres, apellidos, estado civil, profesión y domicilio del acreedor y del deudor.
  - 2) El importe en cantidad líquida y determinada del crédito que se garantiza y de las sumas a que en su caso se haga extensivo el gravamen por costas e intereses.
  - 3) Fecha de los vencimientos del capital y del pago de los intereses, y todas las demás estipulaciones que establezcan los contratantes sobre intereses, seguros, exclusión de la hipoteca de diversos accesorios del buque, etc.
  - 4) Expresión de si el crédito hipotecario se constituye a nombre de persona determinada o simplemente a la orden.
  - 5) Nombre, señas distintivas del buque, su descripción completa, su inscripción y patente de habilidad para navegar.
- Si el buque hipotecado estuviese en construcción, las

circunstancias establecidas en el artículo 1.518, que se señalan más adelante.

6) El valor o precio que se dé a la nave o parte de ella que se hipoteque, para servir de base en el caso de remate.

7) La cantidad por que responde cada nave en el caso de que se hipotequen dos o más en garantía de un solo crédito.

Tratándose de un buque en construcción, dice el artículo 1.518, para que pueda constituirse hipoteca sobre él es necesario que la nave esté inscrita en el Registro de Comercio y que se haya invertido en la construcción la tercera parte de la cantidad que se ha presupuestado como valor total del casco.

Para este efecto el interesado debe solicitar al juez un reconocimiento pericial de la construcción en el cual se debe hacer constar el estado de la misma, la longitud de la quilla y demás dimensiones de la nave, tonelajes y desplazamientos probables, calidad y clase del buque, lugar de su construcción y expresión de los materiales que en él se hubieren de emplear junto con el avalúo del buque y el avalúo correspondiente a la parte de la obra que está hecha. Basta la sola certificación de este reconocimiento para pedir la inscripción respectiva.

El documento en que se constituye una hipoteca naval debe ser firmado por el otorgante o su apoderado y presentado luego al Registro de Comercio para su inscripción.

#### *D. Inscripción de la hipoteca*

Los contratos de hipoteca válidamente celebrados deberán ser inscritos en una oficina central ubicada en la Ciudad de Panamá denominada Registrador General de la Propiedad.

Sin embargo, y con el fin de hacer más expedita esta inscripción adecuándola a las necesidades del comercio naviero, el Código de

Comercio Panameño contempla las siguientes disposiciones:

Artículo 1.512-A: Los Cónsules de Panamá investidos con los cargos de Registradores Auxiliares del Registro Público señalados en el artículo 1.083-A de este Código, quedan facultados también para inscribir provisionalmente hipotecas navales.

Los cónsules a que se refiere el artículo 1.083-A son los cónsules de Panamá en Nueva York, Estados Unidos de América; Londres, Inglaterra; Genova, Italia; Hamburgo, Alemania; Hong-Kong, y Kobe, Japón.

El artículo 1.512-B señala el procedimiento a que debe sujetarse esta inscripción consular que es el siguiente:

a) El Cónsul les dará entrada en un libro especial que se denominará "Diario Auxiliar del Registro Público" previa consignación de los derechos de Registro estipulados por el artículo 315 del Código Fiscal.

b) Solicitará al Registrador General de la Propiedad que le informe si el bien que se hipoteca está o no fuera del comercio y los gravámenes que sobre él pesen.

c) Si el bien no está fuera de comercio, el Registrador General de la Propiedad hará entrar en el Diario del Registro los datos de la hipoteca contenidos en la solicitud del Cónsul. Desde la hora de su entrada en dicho Diario, la transacción a que se refiere el documento que da cuenta de la hipoteca tendrá prelación sobre cualquier otra para surtir efectos legales.

d) Por su parte el Cónsul, si el bien no está fuera de comercio, inscribirá dicho documento en el libro especial que deberá llevar el Consulado para el registro provisional de hipotecas navales y si pesare algún gravamen sobre el bien, deberá hacer la observación del caso en dicho Registro Provisional. Los informes que solicite el Cónsul al Registrador de conformidad con lo dispuesto en este artículo, así como la respuesta correspondiente, serán cursados por vía telegráfica a costa del interesado.

Artículo 1.512-C: "Los libros que se usen para el Registro Provisional de Hipotecas Navales serán suministrados por el

Ministerio de Gobierno y Justicia, debidamente sellados y firmados por el Ministro respectivo de la misma manera como se hace con los libros del Registro Público".

Artículo 1.512-D: "Una vez inscrito un documento en el Registro Provisional de Hipotecas Navales producirá efectos legales y deberá ser enviado por el Registrador Auxiliar del Registro Público, junto con los derechos pagados, al Registrador General de la Propiedad en la Ciudad de Panamá para su registro definitivo.

El Registrador General de la Propiedad queda encargado de velar por el ingreso de los derechos respectivos al Tesoro Nacional en la forma reglamentaria.

Las faltas subsanables de que adolezca el documento que haya servido de base para la inscripción provisional se podrán subsanar tanto al efectuarse el registro definitivo como en los otros casos previstos por la ley. Quien presente el documento, siempre que sea abogado habilitado en la República, será considerado con poder para las gestiones del caso".

Siempre en su afán de simplificar estas tramitaciones el artículo 1518-A del Código de Comercio panameño dispone: "Los Cónsules-Registradores Auxiliares del Registro Público quedan facultados, además, para inscribir provisionalmente tanto la propiedad como las hipotecas navales sobre naves en construcción, en un todo, conforme con los requisitos establecidos por los artículos 1.518 y 1.519 del Código de Comercio en especial, y por los artículos nuevos con que se adiciona dicho Código en General.

Para los efectos de la inscripción provisional de Títulos de Propiedad y de Hipotecas Navales sobre naves en construcción, así como para el registro definitivo, el reconocimiento pericial de la construcción en el cual deben constar los pormenores del artículo 1.518 del Código de Comercio, podrá ser efectuado por empresas especializadas, tales como la Lloyd Register of Shipping y la American Bureau of Shipping, que a juicio del órgano ejecutivo sean de reconocida seriedad, sin necesidad de la intervención judicial de que trata el ya mencionado párrafo segundó del

artículo 1.518 del Código de Comercio".

*E. Otras características de la hipoteca*

1) Hipoteca insuficiente: si la hipoteca no alcanzara a cubrir la totalidad del crédito, el acreedor puede repetir por la diferencia contra las demás naves hipotecadas que no fueron objeto de dicha ejecución, pero sin prelación en cuanto a dicha diferencia sobre quienes, después de inscrita la hipoteca, hayan adquirido algún derecho real sobre las mismas naves. Si, vendidos todos los buques hipotecados, quedare aún sin cubrir parte del crédito, el acreedor podrá repetir contra los demás bienes del deudor.

2) Extensión de la hipoteca: la hipoteca naval en la legislación panameña comprende juntamente con el casco, y salvo pacto expreso en contrario, todos los aparejos, máquinas y demás accesorios del buque sobre el cual pesa. Igualmente comprenderá, salvo convención en contrario, los fletes devengados y no percibidos por el viaje que estuviere haciendo, o el último que hubiere rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario; las indemnizaciones que al buque correspondan por abordaje u otros accidentes que den lugar a aquéllas, y por la del seguro, caso de siniestro.

El artículo 1.520 del Código de Comercio de Panamá señala: "Para el evento en que procediere indemnización de parte del seguro por caso de siniestro con la inscripción de la hipoteca podrá el acreedor hipotecario hacer retener por el asegurador el valor del seguro".

El artículo 1.521 concede un nuevo derecho al acreedor: "Si la indemnización por el seguro, caso de siniestro, hubiese sido excluida expresamente de la hipoteca, el acreedor que hubiere hecho inscribir su derecho podrá asegurar el buque o parte del

buque hipotecado, en garantía de su crédito".

Para los aseguradores que efectúen este contrato existe un derecho a subrogarse en las acciones del acreedor en el caso de que hubieran tenido que pagar el valor del seguro.

En caso de pérdida del buque o de quedar inutilizado para la navegación, los acreedores hipotecarios podrán ejercer sus derechos sobre los objetos salvados o el producto de éstos aun cuando sus créditos no estuviesen vencidos.

3) Trasmisión del crédito hipotecario: la hipoteca naval puede constituirse, en la legislación panameña, a favor de persona determinada o a su orden; pero toda trasmisión de un crédito hipotecario, a cualquier título que sea, deberá ser inscriba en el Registro Mercantil del mismo modo que el título originario, sin cuya circunstancia el gravamen no producirá efecto legal.

4) Situación de los intereses: "La hipoteca naval por un crédito que devengue interés sólo asegurará en perjuicio de tercero, el capital y los intereses de los dos últimos años transcurridos y la parte vencida de la anualidad corriente", señala el artículo 1.524.

5) Efecto erga omnes: la hipoteca naval debidamente inscrita sujeta directa e inmediatamente la nave sobre que se impone al cumplimiento de las obligaciones en cuya garantía se constituye, sea cual fuere su poseedor. Si la hipoteca sólo afecta una parte del buque, el acreedor no podrá embargar y hacer vender sino esa parte.

6) Extinción de la hipoteca: "La hipoteca naval que en cualquier tiempo aparezca vencida por más de dos años sin que el registro manifieste circunstancia que implique gestión cobratoria o reconocimiento del crédito u otra interrupción de la prescripción, se considerará extinguida", señala el artículo 1.526 del Código de Comercio de Panamá.

Aclarando esta disposición una sentencia emanada de un tribunal de ese país ha dicho: "Lo que la ley ha querido establecer con relación a la hipoteca naval, es la limitación de la garantía a un

período determinado, sin que su extinción produzca la de la obligación principal, que queda vigente como una obligación común. La prescripción de la hipoteca se surte más que en beneficio del deudor, en el de los otros acreedores de éste".

**Tercera Parte: Traducción íntegra de un contrato tipo de hipoteca naval bajo la legislación panameña**

Una de las características de los contratos que dan cuenta de una hipoteca naval, suscritos bajo el imperio de la legislación marítima panameña, es la precisión y cuidado con que se detallan todas y cada una de las obligaciones de las partes. Por esta razón se ha creído conveniente adjuntar el texto de un contrato tipo, el que ha debido ser traducido del inglés pues prácticamente todas las operaciones y actos relacionados con la actividad marítima que se ejecutan en Panamá se hacen en idioma inglés. Esto se debe principalmente al hecho de que la mayoría de las firmas navieras y la casi totalidad de los bancos o asociaciones financieras que intervienen en el comercio marítimo panameño tienen su origen en Estados Unidos.

El contrato tipo señala:

**HIPOTECA NAVAL DE PRIMERA PREFERENCIA**

Esta hipoteca naval de primera preferencia suscrita el \_\_\_ por COMPANY INC., una corporación panameña (de ahora en adelante referido como el Propietario o el constituyente) en favor de una asociación bancaria nacional debidamente formada y cuya existencia se rige en virtud de las leyes de los Estados Unidos de América, con su oficina principal en ..... (de ahora en adelante

referido como el Hipotecario).

Se declara que el constituyente es el único propietario de todo el buque panameño conocido como..... (de ahora en adelante llamado el buque) de aproximadamente ..... y ..... toneladas y..... toneladas netas construido el año 19\_\_en ....., registrado bajo las leyes de la República de Panamá a nombre del Propietario.

Se declara que el propietario es deudor del hipotecario de la suma de.....dólares y.....centavos (US\$.....) moneda corriente de los Estados Unidos de América, deuda que es evidenciada por una carta de promesa (promissory note) de esta misma fecha (de ahora en adelante descrita y referida como la Carta).

Se declara que con el objeto de garantizar el pronto pago de la mencionada deuda y de la carta, de sus intereses y del cumplimiento de las obligaciones de esta hipoteca de acuerdo con sus cláusulas (de ahora en adelante referida como la deuda) y el fiel y exacto cumplimiento de cada una y todas las cuotas, convenios y obligaciones contenidos en este instrumento el propietario desea suscribir una hipoteca marítima sobre el buque. Ahora, por lo tanto, en vista de las anteriores consideraciones y las sumas antes indicadas y otras consideraciones anexas,-de todo lo cual se da en este documento un suficiente y completo conocimiento, y con el objeto de garantizar el pago de la carta y los intereses correspondientes y para garantizar el cumplimiento y la observación de todas las obligaciones, convenios y condiciones contenidos en este instrumento y en la carta, el propietario constituye una hipoteca naval de primera preferencia de acuerdo con lo previsto en el capítulo V título IV del Libro II del Código de Comercio, leyes, decretos y reglamentos correspondientes a esta materia de la República de Panamá, sobre el buque perteneciente al propietario, de registro panameño, en favor del hipotecario, y cuya descripción detallada es como sigue:

Nombre..... (ex.....)

Clase de buque.....  
Clase de casco.....  
Número de mástiles.....  
Número de puentes.....  
Número de cubiertas.....  
Número de chimeneas.....  
Tonelaje grueso.....  
Tonelaje neto.....  
Eslora.....pies  
Manga.....pies  
Puntal.....pies  
Letras características de llamada.....

Junto con su maquinaria, calderas, equipos, anclas, accesorios e instalaciones pertenecientes a la nave, se encuentren éstos en tierra o a bordo. La carta tiene la misma fecha que este instrumento y contiene en síntesis los siguientes puntos:

**CARTA DE PROMESA \$..... (PAGARE)**

A..... del mes de ..... del año.....  
..... Inc., una corporación panameña, por este valor recibido, por la presente promete pagar a .....u ordenar el pago, la suma de \$..... junto con los intereses cuya tasa es de .....% anual.  
Los pagos serán por mensualidades iguales de \$..... cada una, la primera de las cuales será debida y deberá pagarse en ..... 19.....y subsecuentemente las demás deberán ser pagadas el mismo día de cada mes calendario siguiente.  
El interés de una cuota no pagada con una tasa de ..... % anual

deberá ser pagado en cada ocasión. Esta carta es garantida por una hipoteca naval de primera preferencia sobre el buque .....y en cada una de las fechas previstas, como se especifica en la hipoteca, en virtud de esta carta puede exigirse un pago inmediato de la deuda. Firmas.

El propietario, en su propio nombre y en el de sus sucesores, se obliga a sí mismo y acepta garantizar para el acreedor hipotecario y sus sucesores, pagar la deuda en todas las fechas fijadas, cumplir y observar cada una de las cláusulas, convenios y acuerdos aquí mencionados, como sigue:

1. a) El constituyente deudor hipotecario es una corporación debidamente organizada bajo las leyes de la República de Panamá; está debidamente autorizado para hipotecar la res que se grava por este instrumento y ha tomado todas las medidas necesarias para enviar la carta y suscribir esta hipoteca, hipoteca que será válida y determinará un crédito obligable al constituyente cuyo cumplimiento podrá forzarse a su respecto de acuerdo con estos términos.

b) El constituyente manifiesta además: que el buque ha sido debidamente documentado y registrado de acuerdo a las leyes de la República de Panamá; que esta hipoteca será legal y válidamente ejecutada de acuerdo con tales leyes y ha sido debidamente inscrita de acuerdo a las leyes en el puerto de registro del buque o en el domicilio de la oficina principal. El constituyente acepta que en el caso de incumplimiento el acreedor hipotecario inicie una acción judicial pudiendo esta hipoteca presentarse como evidencia suficiente para rendir la prueba que se exige en el 46 US. C.A. sección 951 (o en cualquier apéndice correspondiente) sin necesidad de otra prueba.

2. El constituyente es el único y legal propietario del buque, que se encuentra libre y claro de toda hipoteca, gravamen y demandas de cualquier naturaleza, y el constituyente defenderá el

buque y todos sus accesorios, etc., contra las solicitudes y demandas de toda persona cualquiera que sea.

3. El constituyente mantendrá el buque y sus accesorios asegurados por una suma en moneda corriente de Estados Unidos equivalente por lo menos al total de su valor comercial con agentes aseguradores de cascos, y podrá requerirlos también el acreedor hipotecario. El constituyente tomará también seguros contra riesgos de guerra y mantendrá el buque asegurado dentro de límites adecuados en un conocido P and I Club.

Todos estos seguros serán pagables en beneficio del hipotecario tan pronto como su interés se haga presente.

En el caso de una pérdida total o de una pérdida total constructiva del buque el procedimiento de todos los seguros aquí indicados se aplicará por el acreedor hipotecario en la fórmula prevista en la cláusula 8 de este instrumento. El constituyente presentará al acreedor hipotecario evidencias satisfactorias de que todos los seguros arriba detallados han sido tomados y se encuentran con total validez y efecto.

4. El constituyente no hará absolutamente nada que tienda a suspender, perjudicar o cancelar los seguros.

5. El hipotecante deberá cumplir las leyes marítimas de Panamá en todo momento y deberá mantener esta hipoteca como una hipoteca naval de primera preferencia y no operará el buque de una manera contraria a las leyes que corresponden.

6. Si una limitación se ejerciera contra el buque, o si el buque fuese embargado o de cualquier otra manera arraigado debido a procedimientos legales en cualquier tribunal, el constituyente en esos tales casos, y antes de quince días, deberá hacer cesar el

embargo o el arraigo dejando al buque en libre condición.

7. El acreedor hipotecario tiene el derecho a considerar de inmediato exigibles todos los puntos pendientes de la Carta cuando ocurra cualquier situación de las especificadas en las cláusulas anteriores (de ahora en adelante referidas como Causas de incumplimiento) consultando al constituyente lo siguiente: a) si el constituyente no diere cumplimiento puntual a cualquier pago de los establecidos en la carta y si dicho incumplimiento tendrá una duración mayor de un período de noventa días, b) Si lo indicado o las garantías dadas por el constituyente en esta hipoteca es incorrecto o si el constituyente ha omitido revelar cualquier hecho o circunstancia que hubiese podido derivar en efectos adversos a las propiedades que aquí se hipotecan, c) Si el constituyente no diere cumplimiento a ninguna de las cláusulas convenios o condiciones de esta Hipoteca, d) Si el constituyente vendiere, hipotecare o transfiriere el buque o cualquier aspecto inherente al buque, o cambiare la bandera del buque o pretendiere vender, hipotecar o transferir cualquiera de sus implementos o partes, o pretendiere cambiar la bandera del buque sin el consentimiento escrito del acreedor hipotecario y sus representantes, e) Si el constituyente se disolviere o se declarare en quiebra o hiciere una cesión general en beneficio de acreedores, llevare a efecto un acto de bancarrota o perdiere sus fletes o arriendos (charters) por cualquier circunstancia, o si un depositario o depositarios le fueren asignados al constituyente o al buque, y si cualesquiera de estos hechos u omisiones pudieren ocurrir, entonces el acreedor hipotecario podrá hacer lo siguiente:

A) Tomar el buque dondequiera que se encuentre y retenerlo, fletarlo o arrendarlo (charlearlo) es decir explotarlo, usarlo o disponer durante todo este tiempo y bajo tales condiciones como el acreedor hipotecario estime conveniente a sus intereses. Todos los procedimientos derivados de dichas acciones deberán aplicarse en

la forma prevista en la cláusula 8 de esta hipoteca.

B) Tomar el buque dondequiera que se encuentre, y si ello es de un mejor interés para el acreedor hipotecario, y sin responsabilidad por pérdidas o daños, vender el buque libre de todo gravamen de cualquier naturaleza en nombre del propietario, después de haberle informado a éste la fecha y el lugar de la venta indicando una descripción general de la propiedad por medio de publicaciones o avisos por diez días consecutivos, excepto los domingos, en un diario que se publique en la ciudad de..... y en un diario, en caso que hubiese uno, publicado en el lugar designado para la venta. Se entiende que el aviso de venta debe ser enviado al propietario a su último domicilio conocido. Dicha venta puede efectuarse en el tiempo y lugar fijados por el acreedor hipotecario en el aviso, o puede ser pospuesta por el acreedor hipotecario con una información dada en tiempo y lugar fijados para la venta o para el acuerdo de venta, y sin ulterior aviso o publicación el acreedor hipotecario puede efectuar dicha venta en el tiempo y lugar citados en el acuerdo. Dicha venta puede efectuarse sin llevar el buque al lugar designado para la venta y en la forma que resulte para el acreedor hipotecario más favorable a sus intereses, y el acreedor hipotecario puede ser un interesado en dicha venta y tendrá el derecho de comprar al precio correspondiente a las sumas debidas a él en la carta, o por cualquier otra causa de acuerdo a las circunstancias de este instrumento. El propietario irrevocablemente adjudica al acreedor hipotecario sus derechos y en su nombre entrega todas las transferencias necesarias del buque cuando éste deba ser vendido y de acuerdo con esto un arbitro tendrá el poder suficiente para ejecutar todos los documentos de cesión y transferencia que sean necesarios, y el propietario ratificará y confirmará todo lo que ese arbitro ejecute legalmente en virtud de este poder de arbitrador.

C) Ejercitar todos los derechos de un acreedor Hipotecario de

acuerdo con las leyes de la República de Panamá o de acuerdo con las leyes jurisdiccionales que resulten aplicables.

8. En el caso de venta del buque sometido a este gravamen de acuerdo con los procedimientos otorgados al acreedor hipotecario por este instrumento, dicho acreedor hipotecario deberá aplicar para el procedimiento de venta las siguientes formas: 1) cubrir el pago de todos los gastos y cargas incluidos los costos de cualquier venta, los costos de cualquier embargo, honorarios de abogados, costas judiciales y cualesquier otros gastos o adelantos efectuados o incurridos por él con el objeto de proteger sus derechos o para ejercitar los recursos que le garantiza este instrumento, e indemnizar adecuadamente contra cualquier gravamen que pueda demandar prioridad o equivalencia con esta hipoteca. 2) Cubrir el pago de la carta y de todas las otras sumas por ella aseguradas y todos los daños, se hayan o no liquidado, junto con los correspondientes intereses. 3) Cualquier saldo que resulte deberá ser entregado al constituyente o a aquel que lo represente.

9. De acuerdo con el párrafo 6 del artículo 1.515 del Código de Comercio de Panamá el buque, sus maquinarias, calderas, equipamiento, etc., son valorizados en la suma de \$..... que servirá de base en el caso de una acción.

10. Si el constituyente fallara en la observancia y cumplimiento de cualquiera de los convenios, condiciones o acuerdos de esta hipoteca, el acreedor hipotecario o sus representantes podrán a voluntad hacer cualquier acto o tomar cualquier medida necesaria para remediar tal falta incluyendo, sin limitaciones, hacer entrar el buque a reparaciones, y el constituyente deberá reembolsar prontamente al acreedor hipotecario con un interés de 8% anual por cualquiera y todas las medidas que se hayan tomado o incurrido y hasta que el constituyente haya reembolsado al acreedor hipotecario por dichos gastos, el monto de ellos será asegurado

por el gravamen de esta Hipoteca en la misma manera y extensión como si dicho monto hubiese constado por escrito en este instrumento; pero el acreedor hipotecario, aunque con el privilegio de hacerlo así, no tendrá derecho respecto al Constituyente de hacer ninguna de tales medidas si es que éste se allana a hacerlo. El constituyente reembolsará también al acreedor hipotecario prontamente y con interés de 8% anual por cualquiera y todos los adelantos y gastos hechos o incurridos por el acreedor hipotecario en cualquier ocasión para los efectos de retomar el buque o proteger en cualquier forma sus derechos aquí establecidos, y por cualquier otro daño ocurrido al acreedor hipotecario en razón de cualquier falta o faltas del constituyente.

11. Ni el constituyente ni el capitán del buque tienen ni tendrán ningún derecho, poder o autoridad para crear, incurrir o permitir que se imponga en la propiedad o en cualquier parte de ella relacionada con el objeto de esta hipoteca, ningún gravamen, excepto para el pago de las tripulaciones o salvamentos. El constituyente acepta mantener una copia apropiada de esta hipoteca en el buque junto a los documentos de la nave y acepta exhibir este mismo a cualquier persona que tenga negocios con el buque y acepta también exhibir este mismo a cualquier representante del acreedor hipotecario que lo pida.

12. El constituyente colocará en lugar prominente en la sala de cartas o en el puente de gobierno del buque un letrero impreso que diga lo que sigue: "Información de hipoteca. Este buque está gravado por una hipoteca naval de primera preferencia dada por..... Inc. como propietarios del buque, a ..... Inc. como acreedor hipotecario, bajo la autoridad del Código Marítimo de la República de Panamá. Según los términos de esta hipoteca ni el propietario ni los fletadores (charteadores) ni el capitán de este buque tienen ningún derecho, poder o autoridad para crear,

incurrir o permitir que se impongan a este buque ninguna clase de gravámenes excepto para el pago de la tripulación o salvamento".

13. El constituyente en todo momento y a su propia costa mantendrá y preservará el buque en tan buenas condiciones, estado de trabajo y reparaciones como en la fecha de este instrumento y tan ampliamente como sea posible, y le dará su uso ordinario. Se exceptúa de esto la depreciación.

14. El constituyente no venderá, hipotecará, transferirá ni cambiará la bandera del buque sin haber obtenido previamente el consentimiento escrito del acreedor hipotecario y cualquiera de tales consentimientos escritos para una venta, hipoteca, transferencia o cambio de bandera no será motivo para efectuar subsecuentemente esta propuesta venta, hipoteca, transferencia o cambio de bandera; se da por entendido que cualquier venta, hipoteca, etc., sin el consentimiento escrito del acreedor hipotecario será absoluta y completamente nula y de ningún efecto.

15. Cualquier información que deba darse al constituyente se considerará efectuada apropiadamente si se le dirige y envía por carta certificada a ..... Inc.

En testimonio de que el constituyente ha tomado esta hipoteca en la fecha antes mencionada firma.....

**FUENTES CITADAS:**

- 1 JIMÉNEZ MÉNDEZ Ana, SEQUEIRA SOLÍS William. LA HIPOTECA Y LA PRENDA NAVAL, COMPARACIÓN Y APLICACIÓN AL SISTEMA JURÍDICO COSTARRICENSE. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho. 1990. Pp.264-271.
- 2 JIMÉNEZ MÉNDEZ Ana, SEQUEIRA SOLÍS William. LA HIPOTECA Y LA PRENDA NAVAL, COMPARACIÓN Y APLICACIÓN AL SISTEMA JURÍDICO COSTARRICENSE. Tesis para optar por el grado de Licenciatura en Derecho. Universidad de Costa Rica, Facultad de Derecho. 1990. Pp.241-245.
- 3 Página Web Argentina de Contenido Jurídico "Todo Iure". Monografía hecha del derecho argentino, por este sitio web. Consultada en Línea el día 26 de Agosto de 2008. Disponible en: [http://www.todoiure.com.ar/monografias/mono/navegacion/hipoteca\\_nav.html](http://www.todoiure.com.ar/monografias/mono/navegacion/hipoteca_nav.html)
- 4 GAUCHÉ T. Gastón. DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y DE LA HIPOTECA NAVAL. Universidad Católica de Valparaíso. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1971. Pp. 33-44.
- 5 GAUCHÉ T. Gastón. DE LOS PRIVILEGIOS MARÍTIMOS Y DE LA HIPOTECA NAVAL. Universidad Católica de Valparaíso. Editorial Jurídica de Chile. Santiago de Chile. 1971. Pp. 55-70.