

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

*Hipoteca Naval*

AGUSTÍN O. BRASCHI

La hipoteca de buque, conocida en el derecho romano sin las características de publicidad y especialidad actuales de la institución - pues tenía un carácter netamente consensual y se diferenciaba de la prenda porque en ésta el acreedor tenía la posesión de la cosa desde la constitución del derecho, mientras que en aquella no la obtenía sino después de vencido el crédito -, desapareció del tráfico mercantil al caer en desuso la hipoteca de bienes muebles. Posteriormente, la declinación del préstamo a la gruesa por haber surgido la concepción del contrato de seguro, el aumento del valor intrínseco del buque y la exigencia de capitales considerables para cubrir los gastos de su explotación, hicieron sentir la necesidad de su reimplantación con el objeto de garantizar debidamente a quienes aportaban fondos para el armamento de las naves.

Así fue recogida por los códigos de Holanda y Portugal, la ley prusiana del 24 de junio de 1681, la francesa del 20 de diciembre de 1874, reformada por la del 10 de julio de 1875, la española del 21 de agosto de 1893, con modificaciones establecidas en 1919, la de Austria de 1879, la ley belga del mismo año, modificada en el siguiente, la danesa de 1892, la rumana de 1877, la de los países escandinavos de 1901, el Código de Grecia de 1910 y la legislación chilena de 1919.

En Italia, el Código de Comercio de 1865 admitió el instituto de la prenda naval en que la posesión del buque era ejercida por el acreedor a través de un guardador que estaba obligado a residir en la nave. Este requisito fue suprimido por el Código de 1882 que instituyó un sistema de publicidad en su reemplazo. Pero en 1942 esta garantía real tomó en Italia el nombre de hipoteca naval y fue normada en el articulado de su nuevo código.

Inglaterra y Estados Unidos regularon este tipo de garantía mediante la "Merchant Shipping Act" de 1894 y la "Merchant Marine Act" de 1920, respectivamente, que establecen formas especiales para la inscripción y otorgan al acreedor - al vencimiento del plazo del crédito - la posesión del buque con derecho al flete desde ese día. En estos regímenes el registrador puede expedir certificados que permitan hipotecar el buque fuera de un puerto nacional mediante el endoso que el capitán haga de ellos a favor de terceros. El propietario no pierde en el sistema sajón su derecho sobre el buque y su acreedor sólo puede disponer de él mediante subasta pública después de tomar posesión por falta de pago en el plazo de vencimiento; en el ínterin puede adoptar las medidas que estime necesarias para asegurar la eficacia de su garantía.

Nuestra República, en el Código de Comercio de 1857, reprodujo el texto del Código español de 1829, pero conteniendo sobre la hipoteca marítima una vaga referencia. En 1876 el doctor Santiago Alcorta presentó ante la

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

Cámara de Diputados un proyecto que receptaba legalmente el contrato de hipoteca naval, aduciendo que en el caso de los buques no contaban las razones que habían excluido a los bienes muebles como objeto de la hipoteca, ya que el navío puede individualizarse fácilmente, presenta signos seguros que establecen su identidad, su posesión no vale título y, en consecuencia, la simple tradición no determina para el poseedor de buena fe una situación inatacable. A ello se añade la gran importancia económica y la facilidad de publicitar sus gravámenes. La Comisión Reformadora de 1899 se basó en este proyecto para redactar el título XV del Código de Comercio.

Pero la aplicación práctica de estas normas ha visto restringido su campo de acción por incidencia de los artículos 1366 y 1377 del mismo código que postponen el crédito hipotecario a los siguientes:

- 1º) Los gastos de justicia hechos en el interés común de los acreedores.
- 2º) Los gastos, indemnizaciones y salarios de asistencia y salvamento, débitos por el último viaje.
- 3º) Los impuestos de navegación establecidos por las leyes.
- 4º) Los salarios de prácticos, de guardianes y los gastos de guarda del buque después de su entrada al puerto.
- 5º) El alquiler de los depósitos, de los aparejos y otros accesorios del buque.
- 6º) Los gastos de conservación del buque y sus accesorios después de su último viaje y entrada al puerto.
- 7º) Los salarios, emolumentos e indemnizaciones debidas, en conformidad a las disposiciones del libro III del Código de Comercio, al capitán y demás individuos de la tripulación por el último viaje.
- 8º) Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.
- 9º) Las sumas del capital e intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán para las necesidades del buque, en los casos previstos en el artículo 947 del Código de Comercio con las solemnidades debidas.
- 10) Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco del buque y aparejos, para los pertrechos, armamentos y apresto, si el contrato ha sido celebrado y firmado antes que el buque saliera del puerto donde tales obligaciones se contrajeron; y los premios del seguro con sus accesorios por el último viaje, sea el seguro por viaje o por tiempo limitado, y en cuanto a los vapores que hacen periódicamente sus viajes y están asegurados por tiempo limitado, los premios correspondientes a los seis últimos meses y, además, en las sociedades de seguros mutuos, las reparticiones o contribuciones por los seis últimos meses.
- 11) Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por averías de éstas, sufridas por delito o culpa del capitán, o de la tripulación en el último viaje.
- 12) Las deudas provenientes de la construcción del buque.
- 13) El precio de la última adquisición del buque con los intereses debidos desde los dos últimos años.

Por ello, los inversionistas vieron desalentadas sus posibilidades crediticias

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

ante la falta de seguridad y la hipoteca naval sólo se constituye actualmente en garantía del saldo de precio de venta, o a favor del Estado Nacional en las oportunidades en que éste otorga créditos de fomento a la actividad naviera por intermedio del Banco Industrial de la República Argentina o la Dirección Nacional de la Marina Mercante. Las cláusulas usuales en dichos casos son las que consignamos en el modelo que sigue:

**ESQUEMA**

I. ... comparecen: el señor A. (vendedor) y el señor B. (comprador) y dicen: Que formalizan el siguiente contrato: Primero: El señor A. VENDE al señor B. La totalidad de. . . de bandera argentina, denominado " . . . ", inscripto en la Matrícula de Buques Mercantes de la República con el número. . . , en el estado en que la nave se encontraba el día... de... de..., fecha en que el adquirente tomó posesión de la embarcación a su entera satisfacción, con todos los útiles, enseres, aparejos y demás elementos que tenía a su bordo y formaran parte integrante de la misma. Segundo: El señor A. realiza esta venta por el precio total convenido de... pesos ley 18188, de los que confiesa haber recibido antes de ahora.. . pesos de igual moneda y recibe en este acto. .. pesos, de manos del señor B., en dinero efectivo y a su entera satisfacción, por cuyas cantidades sirve este instrumento público de suficiente recibo. El saldo o sea la cantidad de... pesos, el adquirente se obliga a abonarlo al vendedor... Por tanto, transmite al señor B. los derechos de propiedad que tiene sobre el buque vendido y se obliga a la evicción y saneamiento con arreglo a derecho. Por su parte el señor B. manifiesta que se encuentra en posesión material y pacífica de la nave desde el día... y agrega: Que en garantía del íntegro pago del saldo de precio que por la presente queda adeudando al vendedor y sus respectivos intereses, sin perjuicio de responder subsidiariamente con todos sus bienes GRAVA con derecho real de HIPOTECA en PRIMER GRADO, la misma embarcación que por este acto adquiere, habiéndose convenido subordinar esta obligación al cumplimiento de las siguientes condiciones:

PRIMERA: El deudor(1)(560)se compromete a conservar el buque(2)(561)en perfectascondiciones de navegabilidad y asegurado cubriendo todos los riesgos de la navegación y/o amarre o fondeo, incluso "daños a terceros" y la responsabilidad como remolcador de las averías que sufrieren o causaren las embarcaciones que condujere(3)(562), de acuerdo a las condiciones del "Institute Time Clauses", por suma no menor al saldo de precio adeudado durante el lapso total de vigencia de la obligación y en compañía de seguros a satisfacción del acreedor. Dicho seguro queda afectado a la garantía del crédito de éste y a tal efecto la respectiva póliza deberá llevar el correspondiente endoso con la constancia de la deuda y serle entregada en un ejemplar. También hasta haber pagado íntegramente el precio y sus intereses, el deudor deberá mantener asegurado el personal que ocupe a bordo, cubriendo los riesgos de accidentes del trabajo y enfermedades profesionales. Si el deudor no constituyere los seguros o

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

cualquiera de ellos, o no los renovare en su oportunidad, el acreedor queda desde ahora facultado para contratarlos por cuenta y riesgo de aquél y las sumas que desembolse en concepto de primas, pericias, sellados y gastos, deberán serle reintegradas de inmediato con más el interés penal del dos por ciento mensual si la restitución demorare y sin perjuicio de sus derechos y acciones por el incumplimiento(4)(563).

SEGUNDA: El deudor no podrá dar en arriendo la embarcación hipotecada y queda igualmente obligado a no adeudar suma alguna en conceptos de salarios, extras o manutención de las tripulaciones y hacer respecto de ellas correspondientes aportes a la Caja Nacional de Previsión para la Industria, Comercio y Actividades Civiles. Deberá además abonar puntualmente los impuestos, patentes, tasas o derechos que afecten al objeto de esta hipoteca, y presentar a su acreedor cuando éste lo requiera, las correspondientes planillas y facturas, liquidadas y pagadas por el inmediato mes vencido.

TERCERA: El deudor no podrá desguazar total ni parcialmente la embarcación, ni efectuarle reparaciones ni reformas sin previo consentimiento escrito del acreedor, ante quien deberá con antelación comprobar fehacientemente la renuncia de los astilleros o talleres navales o quienes realicen los trabajos y/o suministren materiales, al crédito privilegiado sobre la embarcación, reconociendo como único responsable al deudor, que tampoco podrá contraer ninguna clase de deudas con crédito privilegiado sobre la misma y a tal efecto queda comprometido a justificar el pago al contado de todo impuesto, factura, rubro o erogación de ese carácter, ante su acreedor y en cualquier momento en que éste lo exija.

COMENTARIO: Ambas cláusulas tienden a neutralizar la posibilidad de ejecución por terceros cuyo privilegio es de mejor grado que es hipotecario.

CUARTA: La falta de pago de una cualquiera de las cuotas de amortización y/o de los respectivos intereses en las fechas de los correspondientes vencimientos, así como el incumplimiento por parte del deudor a una cualquiera de las obligaciones que contrae, autoriza al acreedor para exigir el inmediato pago de todo su crédito, teniéndose por caducados los plazos que faltaren y haciéndose la obligación de pago inmediatamente exigible.

QUINTA: Sin perjuicio de lo preceptuado en la cláusula anterior, si el deudor se atrasare en el pago de una cualquiera de las cuotas de amortización y/o de los intereses estipulados, abonará al acreedor un interés penal del DOS POR CIENTO mensual, además del establecido, mientras dure la mora, cualquiera fuere la causa que la origine. El mismo interés regirá en caso de ejecución del crédito hasta su efectivo pago.

SEXTA: La mora se producirá en todos los casos de pleno derecho, por el solo vencimiento de los plazos fijados, sin necesidad de preaviso,

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

intimación, interpelación ni trámite alguno.

SÉPTIMA: Para el caso de iniciarse acción judicial por falta de pago o de cumplimiento, el deudor renuncia a todos los trámites del juicio ejecutivo, con excepción de los previstos en el art. 543 del Código de Procedimientos en lo Civil y Comercial de la Capital Federal, no pudiendo oponer más excepciones que las determinadas por el art. 597 de dicho código. Consentida o ejecutoriada la sentencia, se procederá a la venta en pública subasta de la embarcación hipotecada, con la base de la suma adeudada a la fecha de iniciación de la demanda que se tendrá por suficiente tasación o sin base, a elección del acreedor y por el martillero que éste designe.

OCTAVA: Todos los gastos, honorarios e impuestos de la hipoteca, de su oportuna cancelación, así como las costas de la ejecución judicial en su caso, serán a cargo exclusivo del deudor.

NOVENA: De acuerdo a las exigencias del art. 1355 del Código de Comercio, de esta hipoteca se tomará razón en los registros respectivos de la Prefectura Naval Argentina y el deudor faculta desde ya al acreedor para solicitar, gestionar y obtener todas las veces que sean necesarias, la reinscripción de la misma, con gastos, honorarios e impuestos a cargo del deudor.

DÉCIMA: Para todos los efectos legales, las partes se someten a la jurisdicción de los Tribunales Federales de esta Capital, con exclusión de todo otro fuero que por cualquier causa pudiere corresponder y fijan domicilios especiales en...

II. YO, EL ESCRIBANO AUTORIZANTE, HAGO CONSTAR QUE: I) CORRESPONDE al vendedor por... II) CON LOS CERTIFICADOS que incorporo a esta escritura, expedidos por la Prefectura Naval Argentina, la Dirección Nacional de Aduanas y la Administración General de Puertos, se justifica: Que el buque objeto de esta escritura tiene vigente(s) su(s) certificado(s) de navegabilidad (y de seguridad de máquinas)...

COMENTARIO: Este último certificado no es necesario en los casos de venta de chatas o artefactos navales no propulsados. Asimismo el escribano puede admitir certificados que expresen justamente lo contrario, es decir, que se encuentren vencidos tanto el de navegabilidad como el de seguridad de máquinas, siempre y cuando deje constancia de ello en el texto de la escritura.

. . . no reconoce gravámenes, hipotecas ni embargos, no adeuda suma alguna por servicios de practicaje, no se halla procesado por infracciones a las disposiciones aduaneras ni tiene deudas pendientes de pago en concepto de derechos portuarios . . .

COMENTARIO: Los certificados de dominio (prescripto por el art. 19 del

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

decreto - ley 18300/56), de navegabilidad y seguridad de máquinas y de libre deuda por derechos de practica, prescriptos por disposiciones internas de la Prefectura Naval Argentina, se tramitan ante esa institución. Ante la Dirección Nacional de Aduanas se gestiona el que acredita que la embarcación no se halla procesada por infracciones a las disposiciones aduaneras, prescripto por el art. 19 del decreto reglamentario de la Ley de Cabotaje (10 de febrero de 1919) y el de libre deuda por derechos portuarios puede iniciarse en la Administración del Puerto de Buenos Aires o en la Administración General de Puertos, preferiblemente en esta última para mayor celeridad del trámite y es exigido por el art. 14 de La ley 11251 (2 de noviembre 1923). Estas disposiciones se transcriben al final del trabajo publicado en la Revista del Notariado, N° 711, sobre "Escrituras de compraventas de buques".

. . . así como que, por el nombre del vendedor, cuyo dominio consta y quien tiene acordado el permiso que prescribe el art. 1° de la ley 13899, según nota que obra agregada al certificado de dominio aludido, no aparece anotada inhibición para disponer de sus bienes.

COMENTARIO: El permiso de venta a que aquí se alude es expedido por la ex Caja de Navegación que hoy forma parte de la Caja Nacional de Previsión para la Industria, Comercio y Actividades Civiles y se expide a solicitud del titular de dominio en planillas de declaración jurada que debe presentar éste con su firma certificada por escribano público. Es de hacer notar que esos permisos se otorgan en forma personal y su expedición puede verse trabada por deudas que el propietario tenga con el Instituto previsional originadas no por la explotación del buque que vende, sino por cualquier otra actividad gravada que el vendedor desempeñe.

Leo esta escritura a los comparecientes, quienes prestan su consentimiento y firman ante mí, doy fe.

COMENTARIO: El codificador admitió que el contrato de hipoteca podía efectuarse por escritura pública o privada; en este último caso, un ejemplar del contrato debía quedar depositado en la Escribanía de Marina (recuérdese que en la época en que se dictaran estas disposiciones, la Escribanía de Marina cumplía no sólo funciones notariales sino también de publicidad, quedando posteriormente ésta a cargo del hoy Registro de la Propiedad Naval). Hasta hace aproximadamente dos años la forma adoptada había sido siempre la escritura pública, hoy excepcionalmente se la instrumenta en forma privada. En el art. 1355 del Cód. de Comercio se establece la obligación de inscribir la hipoteca en el puerto de matrícula del buque y la de dejar constancia en el título de propiedad de la nave y su matrícula, del gravamen constituido. El 1357 establece la prioridad sobre la base de la cronología en la inscripción, pero el 1365 introduce la reserva de rango al permitir que el dueño de un buque reserve el derecho de hipotecarlo durante el viaje, declarando antes de su salida el valor por el cual quisiera hacerlo, lo que deberá hacerse constar en la escritura y matrícula del buque y registrarse ante el Escribano de Marina del puerto de

**REVISTA DEL NOTARIADO**  
**Colegio de Escribanos de la Capital Federal**

matrícula. Dentro de la agilidad requerida por el desenvolvimiento mercantil, el codificador admitió la transferencia de la hipoteca naval por medio de endoso en el art. 1359. Pero en la práctica no se ha hecho uso de ello. Es de tener en cuenta que pasados tres años desde la fecha de inscripción, caducará en forma automática la anotación hipotecaria, lo que así surge del art. 1358 del Código de Comercio y el 41, inc. 2º, del decreto - ley 18300 del año 1956. El derecho reipersecutorio emerge del art. 1364 del Código de Comercio, pero es de hacer notar que, de acuerdo con lo prescripto por el art. 864, la venta judicial de un buque lo libera de toda responsabilidad en favor de los acreedores, sea cual fuere su privilegio desde el día del remate, por lo que, consecuentemente, la inscripción hipotecaria caduca. Los privilegios podrán hacerse valer sobre el precio obtenido en la subasta pública. Supletoriamente se deben aplicar los principios generales del derecho hipotecario.