

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

LA IMPORTANCIA DE LA HIPOTECA NAVAL EN EL CRÉDITO MARÍTIMO
()(2032) (**)(2033)*

RICARDO M. SAA AVELLANEDA

Un somero análisis del elenco marítimo demuestra que la República Argentina tiene un déficit significativo, en cantidad y en calidad, de su tonelaje, que no cubre sus necesidades reales.

Hay una importante cifra de unidades en actividad que tienen varios años de vida, existiendo un considerable número de buques arrendados, nuevos y usados para poder complementar nuestro comercio exterior.

La industria pesquera y el transporte fluvial, ambos de un futuro económico imprevisible, deberán ser también contemplados con particular interés, para poder implementarlos, llevándolos a su debido

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

potencial.

Nuestra significativa superficie territorial, incrementada por un extenso litoral fluvial y marítimo, requiere de una eficaz y moderna flota de defensa y vigilancia.

Igualmente no debe escapar al análisis la importancia de las embarcaciones de deporte y paseo, tanto de navegación fluvial como lacustre, que fomentan el turismo internacional y nacional, y que en determinados momentos pueden prestar importantes y patrióticos servicios al país.

Todos estos componentes reunidos deben llamarnos a la reflexión de la necesidad imperiosa de formar una conciencia nacional marítima, que permita que los recursos naturales y productos industrializados del país sean inteligente y rápidamente transportados - evitando que los fletes sean sustraídos de la economía nacional -, sus riquezas marítimas sean productivamente explotadas, sus costas defendidas con seguridad y el deporte náutico y el turismo aprovechados en bien de la comunidad.

Ello puede lograrse mediante una estrategia nacional marítima, basada en el impulso de esas flotas, a través de nuestros propios astilleros navales.

Contamos con una efectiva y eficiente industrial naval, en constante evolución, que demuestra su eficacia con los excelentes buques botados en sus astilleros, como también con las espléndidas reparaciones y renovaciones realizadas en sus talleres navales; sin embargo, los grados de ocupación de éstos y aquéllos no superan en forma permanente el 30% de su capacidad potencial.

Los astilleros navales argentinos pueden producir toda la gama de requerimientos necesarios, no sólo para el país, sino también para el exterior, dado que utilizan una tecnología avanzada, que les permite construir buques de calidad internacional, en plazos y costos adecuados. Contamos con una importante industria concurrente, evolucionada y de excelente calidad, que permite alcanzar un alto porcentaje de nacionalización de las unidades que se producen.

El elemento humano dedicado a esta especialidad es altamente eficiente.

Ahora bien, la iniciativa privada de armadores y constructores navales, ante el elevado costo de los buques, los accesorios y materiales en general, enfrenta limitaciones financieras que les demoran o imposibilitan la reposición, reparación, renovación y construcción de unidades que les permitan realizar los servicios óptimos que todos deseamos.

Por tanto debemos trazar una política nacional tendiente a incrementar el crédito naval, que facilite la construcción y mejora de las flotas nacionales en nuestros astilleros y talleres navales, con una adecuada legislación al respecto.

El resultado de esta política estará representado en una pujante industria que asegurará, al potencial humano a su servicio, una permanente y segura fuente de trabajo y el positivo ingresos de divisas al país.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

El Estado no vivió ajeno al problema, y con miras puestas en el futuro, ya en el año 1958 implanta el crédito naval, mediante el decreto - ley 3115 del 18 de marzo, que si bien es cierto no satisfizo las esperanzas puestas en él, marcó el punto de partida de otras medidas ulteriores con miras al mismo objetivo.

Lamentablemente el decreto - ley se reglamentó recién el 3 de mayo de 1960 (decreto 4904) y limitaba el crédito a la construcción, conversión o modernización a determinados tonelajes de buques destinados a carga general, frigorífico, pasajeros, mixtos de ultramar, petroleros de ultramar, de carga general, seca y líquida, frigorífica, pasajeros y mixtos para cabotaje marítimo y navegación interior, remolcadores de tiro y empuje, para pesca de altura, media altura y costera y servicio público de pasajeros, cuyos tonelajes estipulaba para cada caso. Se criticó en su oportunidad el error en que incurrió el decreto, al limitar la capacidad técnica de la industria naval, juzgándola por el tamaño de los buques que realizara.

Los préstamos eran acordados por el entonces Banco Industrial de la República Argentina, el que durante el transcurso de ese año concretó operaciones por un monto total aproximado de \$ 20.000.000 moneda nacional, de los \$ 100.000.000 que tenía asignados para ese fin, lo que dio pie a que se calificara en ese momento al crédito naval de "simbólico e infinitesimal".

El 26 de agosto de 1960, se dicta el decreto 10033 de protección a favor de la industria naval, disponiendo que las empresas de transporte marítimo y fluvial del Estado sólo podrían adquirir en el exterior los buques nuevos que necesiten para la ampliación y renovación de sus flotas, cuando las unidades no pudieran ser construidas en el país en condiciones técnicas adecuadas y con plazos y precios razonables.

Entre las disposiciones del decreto, se destacan la de la compensación a las empresas del Estado por los mayores costos resultantes, en relación a los costos en el exterior que fueran de aplicación.

Sucedieron a los decretos relacionados, la resolución de las Secretarías de Estado de Industria y Minería y de Marina, del 9 de mayo de 1961 que reglamentó la importación de elementos para la construcción naval y la disposición de la Secretaría de Estado de Marina del 24 de julio del mismo año, reglamentando los subsidios a la construcción naval.

Por decreto - ley 6677 del 9 de agosto de 1963 se creó el Consejo Nacional de la Marina Mercante, que como organismo autárquico de derecho público tenía a su cargo la aplicación de la política nacional que fijara el Poder Ejecutivo, dentro de los derechos de comercial y de navegar, ejerciendo la protección, el fomento y la fiscalización de las actividades vinculadas con esa política, incluyendo entre sus enunciados fundamentales: fomentar la industria naval comercial.

El artículo 25 del decreto crea el Fondo Nacional de la Marina Mercante, que sería administrado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante. Dicho fondo se formaba entre otros, con:

a) Un gravamen de hasta el cinco por ciento del valor de los fletes del

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

transporte internacional marítimo y fluvial (importación y exportación) .

b) Un gravamen de hasta el cinco por ciento del valor de los pasajes marítimos y fluviales internacionales.

c) Los fondos que leyes especiales destinen al Consejo Nacional.

d) Los intereses provenientes de los préstamos que acuerde el Consejo Nacional, etc.

El decreto - ley 9489 del 13 de enero de 1964, que reglamentaba las funciones del Consejo Nacional de la Marina Mercante, fue dejado sin efecto pocos días después.

El decreto - ley 5340 del 2 de mayo de 1966 estatuye sobre adquisiciones estatales de barcos y materiales para su construcción, también con sentido proteccionista.

A fines del año 1965, el Consejo Nacional de la Marina Mercante continuaba sin el reglamento que lo impulsara a ejercitar su actividad, con una recaudación que en ese momento alcanzaba a 1.309 millones de pesos moneda nacional.

Por su parte, el Consejo Nacional de la Marina Mercante expidió en diciembre del citado año su documento sobre política naviera nacional, estableciendo entre sus propósitos fundamentales "El apoyo a la industria naval para lograr eficiencia, celeridad y costos razonables en la construcción y reparación de buques, procurando las mayores facilidades fiscales y la aplicación de disponibilidades crediticias, en la medida que cubran las necesidades de armadores nacionales para colocar en actividad buques de alto rendimiento económico y propugnando el gradual crecimiento de las industrias subsidiarias".

El 29 de enero de 1965 se dicta el decreto N° 664, cuyo artículo primero dispone: "Los armadores que importen embarcaciones nuevas construidas en el exterior podrán acogerse a los beneficios que otorga el artículo 6° del decreto N° 10033/60 por cada unidad importada, aun cuando no hayan contratado simultáneamente la construcción de otra unidad similar en astilleros del país, pero a condición de que lo hagan antes de que las unidades importadas sean habilitadas para navegar. A partir de esa fecha tendrán un plazo de ciento ochenta días para dar principio de cumplimiento a las obligaciones que asuman con motivo de esa contratación".

Recién el 5 de mayo de 1966, por decreto 3068 que fue convalidado por la ley 16478, se pone en vigencia el Reglamento del Consejo Nacional de la Marina Mercante, que para ese entonces tenía recaudados más de 3.500 millones de pesos moneda nacional, que no habían tenido efectiva utilización. Es después de esa fecha que comienza la concesión de créditos y subsidios para la construcción de buques mercantes en astilleros argentinos, de conformidad al acuerdo número 19 aprobado por el Consejo Nacional de la Marina Mercante.

Por el acuerdo número 34 del 30 de agosto de 1966 se aprobaron las normas para la concesión de préstamos para la construcción, instalación, ampliación y modernización de astilleros y talleres navales, quedando excluidos del mismo los establecimientos vinculados

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

exclusivamente con la navegación deportiva y de paseo.

La ley 17508 del 2 de noviembre de 1967 dispone la modificación de la ley 11682, estableciendo la desgravación impositiva por construcción de buques.

El 15 de octubre de 1969, por decreto 6547, se suprime el Consejo Nacional de la Marina Mercante y se lo suplanta por una repartición centralizada dependiente de la Secretaría de Estado de Transporte, con la denominación de Dirección Nacional de la Marina Mercante, pasando a ser responsabilidad del secretario de Transporte el Fondo Nacional de la Marina Mercante.

La Dirección Nacional de la Marina Mercante quedó limitada a entender en los estudios para proponer prioridades de asignación del Fondo Nacional de la Marina Mercante y de las solicitudes de créditos, subsidios o facilidades a acordar para la adquisición de buques o elementos para los mismos, construcciones, modificaciones o reparaciones mayores, construcción o ampliación de astilleros o industrias subsidiarias y entender además en la proposición de la reglamentación del registro de astilleros y talleres de construcciones y reparaciones navales, la cual contenía los requisitos a reunir por los interesados para formalizar y realizar obras con créditos y/o subsidios del Fondo Nacional de la Marina Mercante.

La Secretaría de Marina Mercante quedó sin efecto al entrar a regir la ley 19103 del 30 de junio de 1971. En el artículo 33 de la ley se establecen las atribuciones del Ministerio de Obras y Servicios Públicos, entre las que figuran: intervenir en el régimen de promoción y desarrollo de la industria de la construcción y reparaciones navales, así como en el de las subsidiarias, operando con tecnología adecuada a fin de lograr costos de construcción naval competitivos y entender en la administración del Fondo Nacional de la Marina Mercante.

Comenzó entonces a actuar una Subsecretaría de Marina Mercante, cuya estructura fue establecida por el decreto 4936 del 27 de octubre de 1971, figurando dentro de la misma la Dirección Nacional de Programación que, entre otras, debía preocuparse aparte de la adopción de medidas adecuadas para posibilitar el dimensionamiento, la especialización y la integración de la industrial naval, y de las actividades manufactureras y de servicios concurrentes, la formulación de proyectos de legislación vinculados con la actividad e infraestructura naviera y la industria naval y finalmente proponer una óptima utilización del Fondo Nacional de la Marina Mercante.

Debemos sumar a lo dicho el Plan Nacional de Desarrollo y Seguridad 1971/75, aprobado por ley 19039, del 15 de mayo de 1971, que en el capítulo X (Sectores Productivos) alienta el establecimiento de planes de mediano plazo de construcción de buques, que permitan el total aprovechamiento de la capacidad productiva de los astilleros argentinos y auspicia el incremento del Fondo Nacional de la Marina Mercante, limitando su empleo únicamente para construir en el país.

La ley 19184 del 24 de agosto de 1971 y su decreto reglamentario 3255

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

de igual fecha, estimulan las ventas al exterior de bienes y servicios mediante el reintegro por exportación de barcos y por reparaciones en barcos extranjeros y fomento de la utilización de barcos mercantiles argentinos en el transporte de exportaciones no tradicionales.

La Ley de la Industria Naval, que lleva el número 19831, dictada el 11 de setiembre de 1972, y su decreto reglamentario 6099, de igual fecha, sienta como propósito fundamental el de aumentar la eficiencia de esta industria y sus concurrentes, buscando tanto la reducción de costos y precios como la elevación de la calidad de los bienes terminados, con la incorporación de las tecnologías de avanzada adaptadas a los medios de producción nacional, incrementar el producto industrial adecuándolo a los planes nacionales, asegurar el pleno empleo de los sectores de producción, alcanzar los objetivos fijados por las políticas y los planes nacionales de desarrollo y seguridad, activando efectivamente el intercambio comercial y mejorando la balanza de pagos, no sólo mediante una mayor exportación de sus productos, sino también con la eliminación de las importaciones de embarcaciones y elementos componentes.

El decreto reglamentario de la ley puso punto final a la incertidumbre que creaba la importación de equipos y materiales, determinando con precisión en su artículo 4º forma y modo de calificar los productos de industria nacional y el régimen de importación de aquellos que no puedan ser obtenidos en nuestro propio mercado.

Finalmente el espaldarazo a la industria naval lo da la ley de navegación, que con el N° 20094 se sancionó el 15 de enero del año en curso, quedando incorporada al Código de Comercio.

En su título primero actualiza el concepto de buque y define el del artefacto naval, declarando que: Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por agua. Artefacto naval es cualquier otra construcción flotante auxiliar de la navegación pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines.

En el artículo 154 de la ley se completa el concepto de buque, expresando que éste comprende no solamente el casco, mástiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra, navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente. No están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso.

El buque o el artefacto naval, considerados como cosas, revisten jurídicamente el carácter de muebles, con la característica particular de que son perfectamente individualizables, poseen nombre, matrícula, y están sometidos a un régimen de publicidad similar al de los bienes inmuebles.

Esta característica permite que tanto los buques como los artefactos navales puedan ser gravados con derecho real de hipoteca, como lo disponen los arts. 499 y 514 de la ley, que establecen que sobre todo

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

buque de matrícula nacional de 10 o más toneladas de arqueo total, o buque en construcción del mismo tonelaje, su propietario puede constituir hipoteca con sujeción a lo dispuesto en la presente sección y salvo la facultad otorgada al capitán en el art. 213. (El capitán que durante el viaje se encuentra sin fondos para continuarlo en puerto donde no se halle el armador o su mandatario y frente a la circunstancia de no haberlos obtenido de aquéllos y en caso de urgente necesidad, puede contraer deudas con garantía hipotecaria sobre el buque).

El art. 499 in fine agrega que pueden ser gravados con prenda, de acuerdo con el régimen legal respectivo, los buques de menos de 10 toneladas.

Cuando existen copropietarios, éstos pueden hipotecar el buque en garantía de créditos contraídos en interés común, por resolución tomada por la mayoría de dos tercios, computados como lo dispone el art. 165. (Las decisiones de la mayoría, computadas de acuerdo con el valor de la parte que cada copropietario tiene en el buque, obligan a la minoría. La mayoría puede estar constituida por un solo copropietario. En caso de empate, el tribunal competente decidirá en forma sumaria). En el caso de no obtenerse los 2/3, la hipoteca sólo puede constituirse con autorización judicial. El copropietario puede constituir hipoteca sobre su parte, con el consentimiento de la mayoría. La hipoteca subsiste después de enajenado el buque o dividido el condominio.

Las formalidades para la constitución de la hipoteca las establece el art. 501, exigiendo la escritura pública o documento privado autenticado y sólo tendrá efectos con respecto de terceros desde la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques. Es requisito indispensable tomar nota de la hipoteca en el certificado de matrícula del buque y en su título de propiedad.

Los requisitos que debe contener el instrumento legal están contenidos en el art. 503, y el siguiente establece que el orden de inscripción de la hipoteca determina la preferencia del título. En caso de varias inscripciones de igual fecha, prevalecerá la inscrita en hora anterior.

La ley nueva en vigencia, en su artículo 508, destaca que salvo pacto en contrario, la hipoteca no se extiende a los fletes, quedando en consecuencia sobreentendido que, considerado el buque como una universalidad, la hipoteca incluye a todos sus accesorios, incluso las mejoras que se le hayan hecho y que por vía de accesión quedaron unidas a la cosa principal, con posterioridad a la concertación de la hipoteca.

La disposición del art. 507 sigue el principio de la subrogación real y al efecto establece: Integran la hipoteca, a título de subrogación real los siguientes créditos a favor del buque:

- a) Indemnizaciones originadas en daños materiales no reparados, sufridos por el buque;
- b) Contribuciones por avería común por daños materiales no reparados,

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

sufridos por el buque;

c) Las indemnizaciones por daños no reparados, sufridos por el buque con motivo de una asistencia o salvamento, siempre que el auxilio se haya prestado con posterioridad a la inscripción de la hipoteca en el Registro Nacional de Buques;

d) Indemnizaciones de seguros por averías no reparadas sufridas por el buque, o por su pérdida.

Serán aplicables a la hipoteca del buque en construcción los incisos a) y d).

A pedido del acreedor hipotecario, todos los obligados al pago de las indemnizaciones referidas en los incisos precedentes y siempre que se cumplan las condiciones establecidas en cada uno de ellos, deben retener el pago de las sumas respectivas.

La hipoteca sobre el buque o el buque en construcción se extiende a los intereses de la obligación principal debidos por dos años.

Corresponde destacar que la ley trae una sustancial modificación en el rango de privilegios, al colocar a la hipoteca naval en el orden inmediato siguiente al de los de primer lugar establecidos en el art. 476, y el de la hipoteca sobre el buque en construcción al de los previstos en el art. 490, pudiendo el acreedor solicitar que se forme un concurso particular para que se le pague de inmediato.

Esta modificación dispuesta en la ley 20094 está justificada en la nota enviada al Poder Ejecutivo Nacional con el proyecto de esa ley, y de la misma surge que el cambio de lugar propuesto para la hipoteca naval en el rango de privilegios sobre el buque implica una restricción necesaria a éstos, frente a la conveniencia de promover el crédito naval, fuente de desarrollo y renovación de la marina mercante nacional. No obstante, se mantiene como crédito preferente al del acreedor hipotecario el emergente del abordaje y otros incidentes, establecidos en las Convenciones de Bruselas de 1926 y 1967.

Es decir que, conforme las nuevas disposiciones del art. 476, son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio ;

b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

c) Los derechos, impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

d) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

e) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

f) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas.

Respecto a las prioridades sobre el buque en construcción, el art. 490 las limita a dos:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio, y

b) Los créditos del constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Respecto a la subsistencia de los derechos del acreedor, en el art. 509 se establece que el acreedor hipotecario puede hacer valer sus derechos sobre el buque o buque en construcción, aunque haya pasado a poder de terceros. Su privilegio se extingue transcurrido el plazo de tres años desde la fecha de la inscripción de la hipoteca, si la misma no se renueva, o si su plazo de amortización no fuera mayor.

Lo que es también muy importante y quizás sea el coadyuvante máspreciado para la promoción del crédito naval, es la inclusión de la hipoteca naval sobre el buque en construcción, que coloca además a la República Argentina en un plano más avanzado que el de otras legislaciones del mundo, dado que no exige como éstas la condición previa de que para la constitución del gravamen se haya construido un porcentaje determinado del buque o se haya colocado la quilla, sino que lisa y llanamente puede formalizarse el negocio jurídico desde el momento que el contrato de construcción del buque, con los recaudos que exige la ley y las normas vigentes al efecto, se halle inscripto en el Registro de la Propiedad Naval.

Esta hipoteca, además, es de importante utilidad para el arma del que ha anticipado una parte del precio al constructor, sin la garantía de lo invertido en el buque, que sigue de propiedad del constructor cuando el precio se ha estipulado a un tanto alzado.

Con lo expuesto se completa el panorama legal que rige el crédito naval. Con los elementos legales que contamos, estamos en condiciones de afirmar que la hipoteca naval, como se halla actualmente legislada, viene a prestar una eficaz garantía para todos aquellos que expongan sus capitales al servicio de una mejor actividad naviera e industria naval nacional.

El argumento de que la hipoteca naval es costosa, carece de fundamento real.

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

La hipoteca naval está gravada por la ley de sellos con la tasa del 10 por mil, la misma que rige para cualquier otro tipo de operación comercial o bancaria y en algunos casos, exenta del pago de ese gravamen, en virtud de las leyes de promoción.

El costo de la formalización del negocio jurídico por escritura pública, que es el único modo de brindarle seguridad y certeza, no excede, incluidos derechos de inscripción en el Registro de la Propiedad Naval y honorarios del profesional autorizante, del dos coma cero uno por ciento del monto total del contrato.

Por tanto, si consideramos esta cifra con las tasas que aplican las instituciones de crédito por servicios y gastos de financiación y comisiones de créditos, en algunos casos los costos de la escritura pública están muy por debajo de ellos.

Y además carece de toda lógica el argumento de desechar el uso de un derecho, para evitar gastos elevados, puesto que sería lo mismo que aconsejar la prescindencia de la contratación de un seguro porque la prima del mismo es elevada. Si queremos ponernos a salvo de riesgos, debemos contabilizar el costo de su previsión.

Dando fin a esta exposición, quiero dejar sentado mi total apoyo al proyecto que oportunamente presentara la Subsecretaría de Marina Mercante propiciando la creación del Banco Marítimo, que, con las características del Banco de Inversión y Banco Comercial, sería totalmente estatal y administraría el Fondo Nacional de la Marina Mercante con técnicas bancarias eficientes y modernas, haciéndole rendir un efecto multiplicador en beneficio de la actividad naviera e industria naval en todos sus aspectos y de la comunidad en general.

Es de hacer notar que en el año 1972 el Fondo Nacional de la Marina Mercante había alcanzado una recaudación de más de 14 mil millones de pesos, que se hallaban congelados esperando se determinara su destino.

El Banco captaría los capitales privados, para volcarlos a créditos a corto y mediano plazo, a través de cuentas corrientes, caja de ahorro, plazo fijo, etc.

Encargaría la financiación de las construcciones navales de acuerdo a las características peculiares de la actividad naviera; aseguraría la prefinanciación durante la construcción del buque, especialmente de aquellos destinados a la explotación; unificaría todas las instancias financieras vinculadas a la construcción naval; otorgaría avales y garantías; solucionaría los problemas crediticios de la marina mercante, mediante el adelanto sobre fletes a cobrar, etc. Será también de ponderable resultado su mediación frente al crédito externo.

Este Banco no sería una novedad, otros países más avanzados que el nuestro lo tienen. Así podemos mencionar, entre otros, al Banco Multinacional de Crédito Marítimo, el Banco Naval Hipotecario de Holanda, el Banco Marítimo de Yugoslavia, etc.

Es indiscutible que la especialización, tecnología y adelantos científicos de la era que vivimos llevan a la necesidad del aggiornamento de las

REVISTA DEL NOTARIADO
Colegio de Escribanos de la Capital Federal

instituciones de créditos necesarias para implementar a aquéllos, y el ejemplo lo da Inglaterra, al contar ya con el Banco Internacional de la Energía.

Esperamos que la aspiración de la Subsecretaría de Marina Mercante de que se cree el Banco Marítimo se concrete, a breve plazo, en una realidad tangible, que abra un panorama más previsor para la actividad naviera en general y de positivos beneficios sociales y económicos para nuestra querida patria.

Nada más, señoras y señores.