

DOCTRINA

LA HIPOTECA NAVAL EN LA LEGISLACION DOMINICANA

INTRODUCCION

I.- RAZONES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA HIPOTECA NAVAL

II.- BIENES Y DERECHOS QUE PUEDEN SER OBJETO DE LA HIPOTECA NAVAL

- A) El principio (arts. 7 y 12)
- B) Naves matriculadas
- C) Naves en construcción

III.- CONDICIONES PARA LA CONSTITUCION DE LA HIPOTECA NAVAL

- A) Naturaleza convencional (art. 4)
- B) La capacidad y las autorizaciones necesarias
 - 1) Principio (art. 9)
 - 2) Casos de copropiedad

C) Contenido del acto constitutivo (art. 11)

- 1) Generales de las partes
- 2) Monto del crédito
- 3) Los vencimientos
- 4) Cláusulas específicas
- 5) Identificación de la nave
- 6) El valor de la nave
- 7) Señalamiento de cantidad en hipoteca de dos o más naves.

D) Forma auténtica (art. 8)

IV.- PUBLICIDAD DE LA HIPOTECA

A.- El procedimiento para las inscripciones y anotaciones

- 1) En el territorio nacional (art. 14)
- 2) En país extranjero (art. 18)

B.- Contenido de las anotaciones e inscripciones (arts. 19 y 20)

C.- El rango de las hipotecas navales (art. 21)

D.- Duración de los efectos de las anotaciones (art. 22)

V.-EFECTOS DE LA HIPOTECA NAVAL

A.- El derecho de persecución

- ##### B.- El derecho de preferencia
- 1) El rango
 - 2) Los privilegios con preferencia sobre la hipoteca

C.- Derechos en caso de pérdida de la nave

VI.- EJECUCION DE LA HIPOTECA

A.- Casos en que es posible ejecutar

B.- Posibles plazos y fianzas (arts. 43 y 44)

- 1) Plazo
- 2) Fianza

VII.- EXTINCION DE LA HIPOTECA

A.- Causas de extinción

B.- Formas de cancelación de las inscripciones (art. 23)

CONSIDERACIONES FINALES

INTRODUCCION

El interés del gobernante por todo lo que interesa al campo marítimo en la República Dominicana, podemos descubrirlo desde los primeros días de la nación como pueblo independiente, es decir, desde el mismo año de 1844.

Tanto las leyes que se promulgan en relación con este sector, como los mismos decretos, expresan, por encima de todo, una aspiración profunda: el reconocimiento de la soberanía nacional y de la autoridad del gobierno en todo el territorio. De aquí las disposiciones sobre el control de los puertos y las aduanas y las trabas impuestas por medio de sobretasas al comercio marítimo.

A través de todo un siglo, el inversionista privado le presta poca o ninguna atención al sector marítimo. No se siente atraído para formar una flota mercante, para incursionar en el campo del comercio marítimo. Es solamente al Estado que, aparte de las disposiciones legislativas antes mencionadas, debe tomar el papel de propulsor de la marina mercante como se colige de ciertas medidas del año 1939.

Pero fuera de estas disposiciones "sui generis", no podemos hablar propiamente de un cambio de política legislativa en cuanto a la marina mercante hasta la mitad de la década del 70, concretamente en 1975, cuando comienza a vislumbrarse el interés del legislador por este sector económico trascendental, dada la importancia de nuestra posición geográfica en el Caribe y nuestra naturaleza de isla.

- a) La ley 180 del 30 de mayo de 1975 (G. O. 9371)

Esta ley promulgada en 1975 significa el primer cambio importante que respecto a la marina mercante se opera en la legislación.

La misma ley lo manifiesta, en su epígrafe, al indicar que se trata de proteger y desarrollar la marina mercante nacional; y lo confirma cuando señala que la marina mercante es "parte integrante de la estrategia económica que ha de permitir... su mayor participación en los servicios de transportes... con la consiguiente reducción en la fuga de divisas por conceptos de fletes..."

Pero todavía notamos más el cambio operado cuando nos dice el legislador que con una "adecua-

da flota mercante se iniciará el proceso de integración en el complejo marítimo, utilizando nuestra excelente ubicación geográfica".

- b) La ley 603 de 20 de mayo de 1977 (G.O. 9436)

Dos años más tarde, el legislador insiste en ampliar las normas sobre la marina mercante y promulga la ley 603 por la que dispone la admisión de la hipoteca sobre cualquier clase de nave, marítima o fluvial, construida o en construcción.

Precisamente esta ley, destinada a incentivar la inversión y el financiamiento del sector privado para la formación de una verdadera flota mercante, es el tema del presente trabajo, que constituye un extracto de otro más amplio que con finalidad de análisis crítico hemos realizado y que no ha sido publicado aún.

En la presente exposición nos limitamos a presentar las nociones esenciales sobre la hipoteca naval según la ley 603, prescindiendo de una crítica profunda de la ley, así como de lo referente a los diversos procedimientos de embargo señalados en la misma.

I.— RAZONES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE LA HIPOTECA NAVAL

El día 8 de marzo de 1977, mediante oficio no. 6581, el Presidente de la República envió al Senado un proyecto de ley para la "admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial, construida o en construcción..."

El Ejecutivo expresa una serie de razones, en el mencionado oficio, por las que plantea la necesidad de facilitar la obtención de los medios financieros indispensables para crear la marina mercante nacional.

a) El motivo básico resulta de aquella idea, manifestada ya en la ley 180 de 1975, respecto a la creación y desarrollo de una marina mercante nacional. Se insiste en la importancia de nuestra situación geográfica y de que nuestra nación esté ubicada en una isla. El propósito de propiciar el financiamiento y la inversión del capital privado en este sector, hace recordar las posiciones que programaron muchos gobiernos, en especial europeos, para promover o incentivar sus marinas mercantes.

Una serie de medidas excepcionales impuestas por esos gobiernos —subvenciones, control del

comercio procedente del extranjero, sobretasas e impuestos extraordinarios— no dieron los resultados deseados. Algo parecido ocurrió en la República Dominicana desde el 1844 hasta nuestros días.

Se pensó que la creación de una marina mercante, aun contando con el apoyo del sector público, debía fundamentarse en el sector privado y, para ello, era necesario crear una serie de medidas de excepción que fuesen incentivos para la inversión del capital privado y garantes del financiamiento de la marina mercante nacional.

b) Otro motivo del legislador está en su interés de que la marina mercante nacional se ponga al nivel del desarrollo ocurrido en otros sectores de la economía nacional, pues esto redundaría en la mayor facilidad para colocar nuestros productos en el mercado foráneo.

c) Igualmente deben tenerse en cuenta las divisas que por concepto de fletes abona la República Dominicana y que, si se contara con una flota mercante nacional, pudieran ser captadas por empresas del país.

d) Y, por último, como la creación de la marina mercante debe hacerse con financiamiento proveniente del crédito privado y, en especial, del crédito bancario, se debe lograr atraer a estos sectores ofreciéndoles seguridades de su inversión que garanticen efectivamente el pago de sus créditos.

II.— BIENES Y DERECHOS QUE PUEDEN SER OBJETO DE LA HIPOTECA NAVAL

A) EL PRINCIPIO (arts. 7 y 12)

Es necesario conocer, en primer lugar, la extensión de la hipoteca naval. ¿Qué puede hipotecarse? ¿Qué no puede hipotecarse? ¿Sólo los bienes materiales, como son el casco, las máquinas? ¿Pueden hipotecarse derechos?

El legislador señala la amplitud y la extensión del objeto de la hipoteca naval en el artículo 7. Se puede constituir hipoteca naval sobre la nave entera y también sobre una porción indivisa de la nave, pues puede presentarse el caso de copropiedad respecto a la misma, como examinaremos más adelante.

La hipoteca abarca tanto el casco como los agregados, los aparejos, las máquinas y los demás

accesorios de la misma naturaleza. En el caso de que no se deseara hipotecar la totalidad de la nave, habrá que indicarlo expresamente en una cláusula del contrato de hipoteca.

El legislador señala, además, que pueden ser objeto de la hipoteca naval no sólo la “plena propiedad”, sino también el “usufructo”.

La hipoteca naval tiene dos limitaciones que debemos anotar: una es que solamente serán hipotecables las naves de más de tres toneladas (art. 5), lo que es susceptible de una discusión seria; y la otra es que la hipoteca naval no se “extiende a los fletes” (art. 12)

B) NAVES MATRICULADAS

Las naves deben estar plenamente individualizadas, pues de lo contrario no sería posible la publicidad requerida por la hipoteca.

Por esto, la nave debe estar inscrita en el registro de la autoridad marítima mediante una primera inscripción, que exprese lo concerniente a la propiedad de la nave y los datos esenciales para su identificación (art. 15) tales como medidas, calado, tonelaje, nombre, etc.

La falta de dicha inscripción es motivo suficiente para denegar cualquier otra (art. 14) hasta tanto no se formalice el registro de la nave.

También la nave ha de estar provista de una “Certificación del Registro” que acredite su propiedad y que el capitán debe tener a bordo, pues la falta de presentación de dicho documento es también motivo para denegar cualquier inscripción (art. 14).

C) NAVES EN CONSTRUCCION

En el artículo 17 de la ley se ha extendido la institución de la hipoteca naval a las naves que estén en construcción en los astilleros. Esta disposición facilita el financiamiento de una flota mercante en formación.

Estas naves en construcción deben estar también individualizadas y registradas. Examinaremos la forma de realizar su registro.

La inscripción de la propiedad de la nave en construcción es condición indispensable previa a su hipoteca, como lo es respecto de la nave en operación. Pero la inscripción de una nave en construcción presenta un carácter de “provisionalidad”, puesto que durará hasta la terminación de la construcción y la posterior matriculación de la nave.

Debe existir una "sección especial" en el registro de la autoridad marítima para inscribir todo lo relativo a las naves en construcción.

Para obtener la inscripción de propiedad el dueño-armador debe presentar una solicitud acompañada de una certificación del constructor naval, en la que deben constar:

- el estado de construcción de la nave
- la longitud de la quilla y demás dimensiones
- la clase de la nave (vapor, vela, etc..)
- lugar de la construcción
- los materiales que se emplearán
- el costo del casco y el plano de la nave.

Cuando la construcción de la nave se efectúe por contrato, deberá presentarse una copia del contrato firmada por el dueño y naviero. En este caso, la certificación del constructor será en parte innecesaria en cuanto las especificaciones señaladas sean aportadas en la copia del contrato de construcción, que esté firmada también por el constructor.

Como esta inscripción de propiedad es provisional y durará hasta que se termine la construcción de la nave, los gravámenes que no hayan sido cancelados se inscribirán "de oficio" en el registro de naves matriculadas al inscribir la nave.

Para la hipoteca de una nave en construcción es necesario "que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad en que se haya presupuestado el valor total del casco". El texto no resulta del todo claro. Suponemos que la inversión se refiere a la construcción de la nave. Pero pudiera entenderse respecto a la adquisición de materiales que servirán para la construcción. Creemos que debería puntualizarse mejor la regla y hacer que la misma dijera "...esté invertida en su construcción la tercera parte..."

III.— CONDICIONES PARA LA CONSTITUCION DE LA HIPOTECA NAVAL

A.— NATURALEZA CONVENCIONAL (art. 4)

Como el interés del legislador es garantizar el financiamiento y la inversión proveniente del sector privado para impulsar el desarrollo de una marina mercante, se admite solamente que la hipoteca naval sea convencional.

B.— LA CAPACIDAD Y LAS AUTORIZACIONES NECESARIAS

En cuanto a la constitución de la hipoteca

debemos examinar la posición del legislador referente a la capacidad o a la necesidad de autorizaciones para poder consentir la hipoteca naval.

1. Principio (art. 9)

Solo podrán ser consentidas las hipotecas por aquellos que tengan la libre disposición de sus bienes o que, en caso de no tenerla, estén autorizados de acuerdo con la ley.

En esas condiciones podrá constituirse una hipoteca naval, por sí mismo o por medio de apoderado "con poder especial para contraer este género de obligaciones".

2) Casos de copropiedad (art. 10)

Quizá motivado por la gran inversión que suponen las naves, el legislador ha previsto el caso de su copropiedad. En esta circunstancia ¿Cuáles son las autorizaciones necesarias para consentir una hipoteca naval? ¿Quién puede hipotecar una nave en copropiedad? ¿Qué puede hacer el titular de una parte indivisa? ¿Qué puede hacer el armador titular?

Estas interrogantes son contestadas por el artículo 10 que establece los requisitos para consentir una hipoteca naval en esas condiciones

- a).— La hipoteca de la nave realizada por el armador titular

Se menciona el armador titular como representante de los demás copropietarios y una especie de administrador. Para que él pueda consentir la hipoteca de la nave se requiere:

- i) que la hipoteca tenga por finalidad cubrir las necesidades del armamento y de la navegación; ✓
- ii) la autorización de la mayoría de los copropietarios; y ✓
- iii) la autorización del juez.

- b).— La hipoteca realizada por el propietario de la parte indivisa y respecto a esa parte.

No se le exige determinación de la finalidad

de la operación, pero sí que cuente con la autorización de la mayoría de los copropietarios.

Hay razones históricas, que se comprueban en derecho comparado, de que esta exigencia de la autorización de la mayoría de los copropietarios es una forma de proteger los intereses de los mismos y, en especial, de evitar que la flota nacional, en razón de hipotecas navales, pase a formar parte de capital de inversionistas extranjeros.

C).— CONTENIDO DEL ACTO CONSTITUTIVO (art. II)

El acto constitutivo de la hipoteca naval debe contener cierto datos requeridos por la ley.

1.— Generales de las partes

Tanto para el acreedor como para el deudor habrán de señalarse en el acto constitutivo sus generales: nombre, apellidos, estado, profesión y domicilio.

2.— Monto del crédito

Deberá determinarse el importe en cantidad liquidada y determinada de:

- a) el crédito que garantiza la hipoteca
- b) las sumas a que se haga extensivo el gravamen por concepto de costos y por los intereses devengados que excedan dos años y la anualidad corriente.

3.— Los vencimientos

Se señalarán las fechas del vencimiento tanto del capital como del pago de los intereses.

4.— Cláusulas específicas

Es necesario que se contreten, mediante cláusulas específicas, cualesquiera otras disposiciones especiales acordadas por las partes sobre intereses, seguros y/o la exclusión de la hipoteca sobre diversos accesorios de la nave, etc.

5.— Identificación de la nave

Se especificará en el acto constitutivo el

nombre, las señas y las características de la nave, su descripción completa.

Se indicarán, también, el número y la fecha de la inscripción para navegar y su matrícula.

En cuanto a la nave en construcción remitimos a lo mencionado anteriormente.

6.— El valor de la nave

Cuando las partes quieran fijar un valor a la nave, para que, en caso de su posterior subasta, sirva de punto de partida, lo deberán indicar en el contrato.

7.— Señalamiento de cantidad en hipoteca de dos o más naves.

Por último, en caso de que la hipoteca abarque dos o más naves en garantía de un sólo crédito, deberá señalarse la cantidad por la que responde cada una de las naves.

D.— FORMA AUTENTICA

El legislador ha determinado que el contrato de hipoteca naval deberá ser instrumentado por medio de "acto auténtico" (art. 8).

Se da una diferencia entre la legislación dominicana y la legislación francesa referentes a este tema. En la legislación francesa se admite tanto el acto bajo firma privada como el acto auténtico; mientras que en nuestra ley se insiste en la solemnidad de la hipoteca, excluyéndose otro tipo de acto que no sea el auténtico.

IV.— PUBLICIDAD DE LA HIPOTECA

A.— EL PROCEDIMIENTO PARA LAS INSCRIPCIONES Y ANOTACIONES.

El contrato de hipoteca puede constituirse tanto en territorio nacional como en país extranjero. Es necesario, pues, distinguir el procedimiento según estas dos circunstancias.

1) En el territorio nacional

Para que la hipoteca surta los efectos

correspondientes, la ley 603 exige, en su artículo 14, que deberá estar inscrita en el registro que llevará la autoridad marítima para tales fines.

Recordemos lo señalado al tratar el asunto de la inscripción de las naves construidas y en construcción. Debe existir un primer registro de las naves en cuanto a la propiedad de las mismas, que es indispensable para poder constituir una hipoteca.

También hemos mencionado que el registrador de la autoridad marítima entrega, además, una Certificación del Registro "que debe estar a bordo de la nave, en poder del capitán".

Sobre la inscripción de propiedad en el registro y la Certificación puede procederse a la inscripción de la hipoteca naval.

El registrador de la autoridad marítima inscribirá la hipoteca en el registro que para tales fines tiene la Secretaría de Estado de Industria y Comercio y la anotará en la "Certificación del Registro", con lo cual todo acreedor tendrá la posibilidad de conocer el crédito que merece el armador o naviero.

2) En país extranjero

Según el artículo 18, deberá necesariamente celebrarse el contrato de hipoteca ante el Cónsul dominicano del puerto en que tenga lugar o ante el más cercano del mismo. De no realizarse así, la hipoteca no adquirirá los efectos que le atribuye esta ley.

Se inscribirá en el registro del consulado y se anotará en la Certificación del Registro en poder del capitán.

El Cónsul enviará inmediatamente copia auténtica del contrato al registro de la autoridad marítima y se hará la inscripción correspondiente en este último registro.

El artículo 18 ha sido modificado por la ley 688 del 27 de octubre de 1977 (G.O. 9451) en la parte final del artículo, pues tal como se encontraba redactado se prestaba a confusión. Se señalaba en el artículo original de la ley 603 que la hipoteca sería oponible a terceros "a partir de la fecha de su inscripción en dicho registro" y como se habían mencionado dos registros, el del cónsul y el de la autoridad marítima, era necesario que se aclarase esta situación.

La modificación concreta y señala que la oponibilidad existe a partir de la fecha de la inscripción en el registro del consulado.

Esta posición del legislador nos da a entender que el Certificado del registro en poder del capitán es el documento mencionado en el artículo 3 con el nombre de "cuadro sumario". Creemos que es necesaria una aclaración para evitar confusiones.

B.— CONTENIDO DE LAS ANOTACIONES E INSCRIPCIONES (art. 19 y 20)

Las anotaciones e inscripciones están supuestas a ser elaboradas en la forma determinada por la ley.

- a) Cualquier anotación o inscripción en los registros mencionará necesariamente la fecha y hora de la presentación de los documentos y la fecha y hora en que se efectuó.
- b) Se indicará el legajo del registro en que se haya archivado la inscripción o anotación.
- c) Igualmente se indicará que se han anotado en la Certificación del Registro que debe llevar a bordo el capitán.
- d) Se indicará también que esas anotaciones se han realizado conforme a lo preceptuado por la ley.

C.— EL RANGO DE LAS HIPOTECAS NAVALES (art. 21)

El artículo 21 de la ley 603 ha sido modificado por la ley 688 de 27 de octubre de 1977, ya mencionada.

Es importante tener en cuenta esta modificación, porque introduce un criterio nuevo para establecer el rango de las hipotecas. Este se determinaba antes sólo por la fecha de la inscripción de las mismas. Actualmente resulta también de la hora de la inscripción.

De esta forma, en la concurrencia de dos o más hipotecas sobre la misma nave, el rango lo determinará la prioridad en las fechas y las horas de las inscripciones de tales hipotecas.

D.— DURACION DE LOS EFECTOS DE LAS ANOTACIONES (art. 22).

Durante diez años conserva sus efectos la

publicidad de la hipoteca a partir de su fecha. Caducarán, esos efectos en el caso de no renovarse la publicidad antes de cumplirse ese plazo.

V.— EFECTOS DE LA HIPOTECA NAVAL

A.— EL DERECHO DE PERSECUCION

El legislador es claro y terminante respecto al derecho de persecución al señalar que todos aquellos “que tengan hipotecas inscritas sobre una nave o una porción de una nave la siguen en cualesquiera manos en que se encuentren...” (art. 24).

Y para resguardar este derecho de persecución de posibles operaciones que provocasen la pérdida de la matrícula de la nave, prohíbe de forma terminante dichas operaciones voluntarias (art. 26), llegando a sancionar la violación intencional de esta prohibición con las penas previstas en el artículo 408 del Código penal.

Algunas legislaciones han sido verdaderamente celosas para resguardar el derecho de persecución, sobre todo si existía el régimen de copropiedad en cuanto a la nave, lo que era frecuente.

Nuestra ley dispone, en el caso de que la hipoteca no grave la nave completamente, sino una porción de la misma, que sólo puede hacerse embargar y vender la porción afectada. Pero si más de la mitad estuviese hipotecada, el acreedor podrá, después del embargo, venderla en su totalidad, aunque con la obligación de llamar a los copropietarios a la venta (art. 24).

Las hipotecas consentidas durante la indivisión, en los casos de copropiedad, subsisten después de la partición o licitación de la nave. Solamente en el caso de que la licitación se hubiese realizado en justicia, el derecho de los acreedores que no tengan hipoteca sino sobre una porción de la nave, será limitado al derecho de preferencia sobre la parte del precio relativa al interés hipotecado (art. 25).

B.— EL DERECHO DE PREFERENCIA (art. 27)

Es el derecho que se otorga al acreedor de recibir su pago antes que otros acreedores, teniendo en cuenta su rango.

1.— El rango está previsto que se crea por la inscripción de la hipoteca, de acuerdo con su fecha y su hora (art. 21). No es, por tanto, la

acción de consentir la hipoteca, ni la suscripción del acto auténtico sino la fecha y la hora de la inscripción que dan el rango preferencial.

2.— Los privilegios con preferencia sobre la hipoteca

El rango preferencial de la hipoteca naval se encuentra pospuesto, según la ley 603 establece en sus artículos 27 a 31, por una serie de privilegios expresados en forma limitativa por el legislador.

Como se da una diferencia entre estos privilegios y los enumerados por el Código de Comercio en el artículo 191, preferimos enunciarlos:

- a) las costas judiciales, en que se ha incurrido hasta llegar a la venta de la nave y la distribución del precio.
- b) los derechos de tonelajes y los derechos de puerto; los impuestos públicos así como los gastos de piloto, de guarda y de conservación, a partir de la entrada de la nave en el último puerto.
- c) los créditos que resulten del contrato de trabajo del capitán, de la tripulación y de aquellas otras personas que presten servicios a bordo.
- d) las remuneraciones correspondientes a salvamento y asistencia, así como la contribución a averías comunes.
- e) las indemnizaciones por concepto de abordajes, por daños causados a los puertos, por lesiones corporales a pasajeros o a la tripulación y por pérdidas o averías de carga o equipaje.
- f) los créditos que tienen su origen en los contratos que haya celebrado el capitán, en virtud de sus poderes legales y para las necesidades de la conservación de la nave o de la continuación del viaje.

Estos créditos siguen a la nave en cualesquiera manos a que ella pase; pero se extinguen conforme a plazos previstos en la propia ley (arts. 30 y 31).

El legislador puntualiza, además, las siguientes formas de extinción de los privilegios, independientes de los medios generales de extinción de las obligaciones (art. 33):

- a) Por la confiscación de la nave pronunciada por infracción a las leyes de aduanas, de policia o de seguridad;

- b) Por la venta de la nave en justicia;
- c) En el caso de traspaso voluntario de la propiedad, a los dos meses de publicarse el acto de traspaso.

C.— DERECHO EN CASO DE PERDIDA DE LA NAVE

En caso de que la nave se pierda, naufrague o sufra una avería tan importante que prácticamente se dé como perdida, ¿cuál es la posición del acreedor hipotecario? .

El legislador ha previsto el caso de extinción de la hipoteca por la pérdida completa de la nave, pero señala el “ejercicio del derecho sobre la indemnización del seguro” y que la hipoteca “subsiste sobre los restos de la nave y sobre el precio de la nave vendida como no navegable” (art. 35).

VI.— EJECUCION DE LA HIPOTECA

A.— CASOS EN QUE ES POSIBLE EJECUTAR

El artículo 38 señala los casos en que el acreedor con hipoteca naval puede embargar la nave:

- a) al vencimiento del plazo estipulado para la devolución del capital;
- b) al vencimiento del plazo para el pago de los intereses;
- c) cuando se declare en estado de quiebra al deudor;
- d) cuando se enajenase la nave a un extranjero;
- e) cuando se cumplan las condiciones pactadas como resolutorias del contrato de préstamo o cualquier otra que produzca el efecto de hacer exigible el capital o los intereses;
- f) cuando cualquiera de las naves hipotecadas sufriese daños o deterioros tan graves que la vuelvan inútil para navegar;
- g) cuando se perdieren las naves hipotecadas, salvo pacto en contrario.

En estos dos últimos casos sólo será exigible la cantidad asegurada con la nave inutilizada o perdida, salvo pacto en contrario.

B.— POSIBLES PLAZOS Y FIANZAS (art. 43 y 44)

La ejecución de la hipoteca naval se encuentra

con unas modalidades de plazos y fianzas que resultan curiosas y originales.

1) Plazo

No obstante un embargo o mandamiento de pago, el juzgado de primera instancia puede autorizar la partida de la nave para uno o varios viajes determinados.

El Juez fijará el plazo para el retorno de la nave al puerto, que puede modificarlo en vista de circunstancias especiales, como pudieran ser una tormenta o una avería que impidiese el retorno.

2) Fianza

Las disposiciones de la ley arriba mencionadas parecerían un favor excesivo para el deudor en perjuicio de los derechos del acreedor hipotecario. Pero no es así.

El legislador dispone que para otorgar tales medidas, el Juez fijará una garantía suficiente que deberá suministrar el requeriente y que será adquirida por los acreedores al expirar el plazo correspondiente sin haber retornado la nave.

VII.— EXTINCION DE LA HIPOTECA

A.— CAUSAS DE EXTINCION

Las causas de extinción están enumeradas en el artículo 35 y son las siguientes:

- 1) por la extinción del crédito del cual es accesoria,
- 2) por la renuncia del acreedor
- 3) por la pérdida completa de la nave y
- 4) por el derecho de purgar que corresponde al adquirente y es señalado por la ley (art. 36).

La causa de extinción que hemos señalado con el no. 3 no se puede decir que produzca totalmente la extinción, pues, como antes habíamos indicado, puede darse la subrogación sobre las indemnizaciones de seguros y subsiste sobre los restos de la nave y sobre el precio de la nave vendida como no navegable.

B.— FORMAS DE CANCELACION DE LAS INSCRIPCIONES (art. 23)

Las inscripciones de que hemos hablado

podrán ser canceladas por el consentimiento de las partes, siempre que estén dotadas de la capacidad requerida por el derecho común, o en virtud de una "decisión judicial" que tenga fuerza de "cosa juzgada".

La ley señala que el consentimiento en la cancelación voluntaria por las partes deberá ser dado por un acto auténtico o por un acto bajo firma privada legalizado por un Notario Público.

CONSIDERACIONES FINALES

Ciertamente que la ley 603 de 1977 exigiría un análisis más extenso, una toma de posición

respecto a algunas disposiciones del legislador y el planteamiento de posibles modificaciones a la misma ley.

Sin embargo, lo que más interesaba en este trabajo era presentar los rasgos más significativos y la naturaleza de la institución de la hipoteca naval, en especial si tenemos en cuenta que la Gaceta Oficial No. 9436 que la contiene, no ha sido puesta al alcance del público.

La ley se presta, pues, a grandes estudios y a propiciar el esfuerzo de los juristas en este campo de la legislación marítima para su perfeccionamiento.

ADRIANO R. LOPEZ PEREYRA.