

7/1

UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Escuela Nacional de Estudios Profesionales
"ACATLAN"



LA HIPOTECA NAVAL EN MEXICO

T E S I S

Que para obtener el Título de:

LICENCIADO EN DERECHO

P r e s e n t a n:

Miguel Acosta García

Gustavo Chávez Servin

1988



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

"LA HIPOTECA NAVAL EN MEXICO"

INDICE.-

INTRODUCCION.-

I

CAPITULO I.- EVOLUCION HISTORICA DE LA HIPOTECA.

1

- 1.- LA HIPOTECA ANTES DE LA CAIDA DEL IMPERIO ROMANO.
- 2.- DESARROLLO DE LA HIPOTECA EN LA EDAD MEDIA Y EN EL RENACIMIENTO.
- 3.- EPOCA MODERNA Y CONTEMPORANEA.

CAPITULO II.- ANALISIS JURIDICO DE LA HIPOTECA.

33

- 1.- DEFINICION.
- 2.- ANALISIS DE SUS ELEMENTOS.
- 3.- NATURALEZA JURIDICA.
- 4.- CARACTERISTICAS FUNDAMENTALES Y SUS EFECTOS.
- 5.- BIENES QUE PUEDEN SER HIPOTECADOS.
- 6.- PUBLICIDAD, REGISTRO Y CONSTITUCION.
- 7.- MODALIDADES DE LA HIPOTECA.
- 8.- EXTINCION.
- 8.1.- LA CEDULA HIPOTECARIA.
- 8.2.- EL JUICIO HIPOTECARIO.

CAPITULO III.- LA HIPOTECA NAVAL EN MEXICO.

87

- 1.- EL BUQUE.
 - 1.1.- DEFINICION.
 - 1.2.- NATURALEZA JURIDICA.
 - 1.3.- ELEMENTOS QUE LO INTEGRAN.
- 2.- SITUACION DE LA HIPOTECA NAVAL ANTES DE LA REFORMA DE 1982.
 - 2.1.- ESTUDIO DE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS. ARTICULO 116 LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.
 - 2.1.1.- LOS CREDITOS DERIVADOS DE LAS RELACIONES LABORALES.
 - 2.1.2.- LOS CREDITOS A FAVOR DEL FISCO RELATIVOS AL BUQUE O A SU NAVEGACION.

- 2.1.3.- LOS GASTOS DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO.
- 2.1.4.- LA CUOTA QUE LE CORRESPONDA EN LAS --
AVERIAS GRUESAS O COMUNES.
- 2.1.5.- LOS CREDITOS DERIVADOS DE INDEMNIZACION
POR ABORDAJE U OTROS ACCIDENTES MARITIMOS.
- 2.1.6.- LAS DEUDAS CONTRAIDAS POR EL CAPITAN PA
RA LA CONSERVACION DEL BUQUE O PARA LA-
CONTINUACION DEL VIAJE.
- 2.1.7.- GRADO DE PRELACION DE LA HIPOTECA NAVAL.
- 2.2.- UTILIDAD PRACTICA DE LA HIPOTECA NAVAL COMO
MEDIO DE OBTENCION DE CREDITO POR EMPRESAS
NAVIERAS.
- 3.- LA REFORMA DE 1982.
- 3.1.- REFORMA AL ARTICULO 116 DE LA LEY DE NAVEGA
CION Y COMERCIO MARITIMOS.
- 3.1.1.- EXCLUSION DE LA HIPOTECA COMO PRIVILEGIO
MARITIMO Y SUS CONSECUENCIAS.
- 3.2.- ADICION DEL CAPITULO III BIS AL TITULO PRI
MERO DEL LIBRO TERCERO DE LA LEY DE NAVEGA
CION Y COMERCIO MARITIMOS. "DE LA HIPOTECA
MARITIMA".
- 3.2.1.- LA EMBARCACION COMO OBJETO DE GARANTIA
REAL. ARTICULO 121.
- 3.2.2.- EXTENSION DE LA HIPOTECA, ARTICULO 122 Y
123.
- 3.2.3.- FORMA DE CONSTITUCION DE LA HIPOTECA MA-
RITIMA, SU REGISTRO Y EFICACIA. ARTICULO
124.
- 3.2.4.- DIVISIBILIDAD DEL CREDITO HIPOTECARIO.
ARTICULO 125.
- 3.2.5.- PRESCRIPCION DE LA ACCION HIPOTECARIA.
ARTICULO 126.
- 3.2.6.- PREFERENCIA DE LA HIPOTECA COMO CREDITO
ORDINARIO. ARTICULO 126 A.
- 3.2.7.- CRITICA AL ARTICULO 126 B.
- 3.2.7.1.- LA NECESIDAD DE LA FIANZA PARA OBTENER
EL PRIMER LUGAR EN LA PREFERENCIA DEL
PAGO.
- 3.2.7.2.- LA PREVIA AUTORIZACION DE TRES SECRETA
RIAS DE ESTADO PARA REGISTRAR LA PREFE
RENCIA EN EL PAGO.
- 3.2.8.- LA DIMISION DE LA BANDERA COMO SANCION ---
POR INCUMPLIMIENTO DEL DEUDOR HIPOTECARIO.
ARTICULO 126 C.

CAPITULO IV.- REGULACION INTERNACIONAL

214

- 1.- CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS. 10 DE ABRIL DE 1926.
- 2.- CONVENIO INTERNACIONAL DE BRUSELAS PARA-- LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS A LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS DE 1967.
- 3.- DERECHO COMPARADO.
 - 3.1.- ESPAÑA.
 - 3.2.- ARGENTINA
- 4.- LABOR REALIZADA POR LA CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS PARA EL COMERCIO Y DESARROLLO (UNCTAD) Y POR LA ORGANIZACION MARITIMA INTERNACIONAL (OMI), EN MATERIA DE PRIVILEGIOS MARITIMOS E HIPOTECAS NAVALES.

| | |
|--|-----|
| CONCLUSIONES | 255 |
| PROPUESTAS | 262 |
| BIBLIOGRAFIA | 266 |
| ANEXO I.- FORMA DE LIQUIDACION DE AVERIA GRUESA. | 274 |
| ANEXO II.- CONTRATO DE HIPOTECA NAVAL. | 275 |
| ANEXO III.- BUQUES HIPOTECADOS EN MEXICO. | 293 |
| ANEXO IV.- FORMA DE FOLIO MARITIMO. | |

INTRODUCCION.

México es un país eminentemente marítimo, ya que tiene el privilegio de contar con una situación geográfica que le da -- más de diez mil kilómetros de litorales, con las innumerables riquezas y enormes ventajas que esto representa; sin embargo, -- poco ha sido el interés al beneficio que el mar nos puede dar.

Nuestro país en medio de una latente crisis económica debe volver sus ojos al mar, pues éste constituye una posibilidad de solución a dicha crisis, a través del comercio marítimo nacional e internacional, como una actividad estratégica que coadyuve al mejoramiento y desarrollo de su economía.

Para lograr esto es necesario el desarrollo de la flóta-- mercante mexicana apoyada en instituciones políticas, económicas y jurídicas que lo garanticen.

Ante este panorama, hemos emprendido la realización del-- presente trabajo, denominado la hipoteca naval en México, que además de ser un novedoso tema de tesis, representa un medio -- idóneo para la obtención del crédito marítimo destinado a la-- financiación, adquisición y conservación de los buques que con-- soliden nuestra flota mercante.

Así pues, para tal efecto haremos una breve remembranza-- de la hipoteca en su evolución histórica para ver cómo se fue-- estructurando y modificando al correr de los siglos, viendo a-- la hipoteca antes de la caída del Imperio Romano, pasando al-- desarrollo que tuvo en la Edad Media y el Renacimiento, hasta-- llegar a la Epoca Moderna y Contemporánea.

Haremos un análisis jurídico de ella, dando su definición y analizaremos sus elementos, señalaremos su naturaleza jurfdi-- ca, características fundamentales y bienes que pueden ser hipo-- tecados conforme a nuestro derecho, y hablaremos de las forma-- lidades que requiere su constitución, así como de sus modalida-- des, hasta llegar a sus formas de extinción, también la trata--

remos en su aspecto procedimental en lo que respecta al juicio hipotecario; todo lo anterior con el afán de establecer las ba ses fundamentales que nos da el Derecho Civil.

Para hacer más completo este trabajo, nos ocuparemos del buque, precisando su definición, naturaleza jurídica y elementos que lo integran.

Nos referiremos a la situación que guardaba la hipoteca naval antes de la reforma a que fue sujeta en el año de 1982; examinaremos cada uno de los privilegios marítimos que nos señala el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Posteriormente, haremos el análisis y crítica de la Reforma a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de Diciembre de 1982, razón de ser de nuestro trabajo de investigación.

En primer lugar, veremos la modificación al texto del Artículo 116 que excluye a la hipoteca de los privilegios marítimos.

En segundo lugar, nos ocuparemos de la adición del Capítulo III Bis al Título Primero del Libro Tercero de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, denominado "De la Hipoteca Naval".

Estudiaremos uno a uno los artículos de este capítulo y exponaremos sus aciertos, errores y consecuencias que generan.

A tal virtud hablaremos de la embarcación como objeto de garantía real, de la extinción de la hipoteca, así como de la forma de constitución, su registro y eficacia.

Asimismo, trataremos la divisibilidad del crédito hipotecario, la prescripción de su acción y la preferencia de la hipoteca como crédito ordinario.

Por último, haremos la crítica al Artículo 126 B que se refiere a la necesidad del otorgamiento de una fianza para obtener el primer lugar de preferencia del pago de la hipoteca; y respecto a la autorización previa de tres Secretarías de Estado para registrar dicha preferencia.

Así como la dimisión de la bandera como sanción por incumplimiento del deudor hipotecario prevista en el Artículo 126 C. Concluyendo que jurídicamente el sistema implantado por la reforma no es viable.

Como el Derecho Marítimo es Internacional no podíamos dejar fuera el estudio de la regulación Internacional que sobre hipoteca naval existe, por ello analizaremos los dos Convenios creados por el Comité Marítimo Internacional, firmados en Bruselas en 1926 y 1967, denominados Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas Relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas.

Haremos un estudio comparado con las legislaciones Argentina y Española. Para terminar, relataremos lo realizado en las dos reuniones internacionales del Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval, y que se han realizado bajo los auspicios en forma conjunta de la Organización Marítima Internacional (OMI) y de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo UNCTAD.

Esperamos que nuestros lectores queden satisfechos con la lectura de este trabajo, que deseamos sea útil y cumpla el cometido que nos proponemos, exponer la realidad que guarda la hipoteca naval en México, y permitir que navieros, armadores e Instituciones de Crédito puedan servirse adecuadamente de ella.

Miguel Acosta García,
Gustavo Chávez Servín.

CAPITULO PRIMERO

"EVOLUCION HISTORICA DE LA HIPOTECA"

CAPITULO I

ANTECEDENTES HISTORICOS

1.- La hipoteca antes de la caída del Imperio Romano

En las siguientes páginas podrán encontrarse los orígenes, desenvolvimiento y evolución de la institución conocida como - hipoteca.

Tratar de decir algo novedoso sobre la hipoteca rebasaría con mucho, nuestras propias capacidades y los límites que se han fijado para la realización de este trabajo, en consecuencia sólo aspiramos al emprenderlo, a que resulte de utilidad - para conocer lo más relevante de ella a través de la historia.

LA HIPOTECA EN GRECIA

La hipoteca es una institución jurídica que nos viene des de el Derecho Griego, de donde toma su nombre "*Hipoteke*", que significa prenda, suposición, en el sentido de poner una cosa sobre la otra, añadirla, apoyar, sostener o asegurar una obligación.(1)

Aun cuando algunos autores opinan que es una institución de origen judío, sin embargo es preciso consignar que su configuración definitiva como institución jurídica es obra del Derecho Romano.(2)

La hipoteca griega, consistía fundamentalmente en la en-

(1) García Mendieta, Carmen, Diccionario Jurídico Mexicano, Instituto de Investigaciones Jurídicas, UNAM, México, Editorial Porrúa, S.A., 1985, Tomo IV, p.p. 330-331.

(2) Lemus García, Raúl, Anales de Jurisprudencia, México, Suprema Corte de Justicia, Abril-Mayo-Junio, 1982; Tomo CXXVII, p. 322.

trega que el deudor hacía a su acreedor de un bien inmueble para garantizar el pago de una deuda; mismo que el acreedor podía usar, a cambio de intereses, era una garantía real, pero presentaba la gran desventaja de que desposeía al deudor de la finca, y por ende, no le permitía continuar con la explotación del bien hipotecado.

Si bien, lo anterior consistía el principio general de la hipoteca griega, al estudiar el préstamo marítimo griego, nos encontramos con una excepción dado que el comerciante deseaba grandes negocios de importación y exportación de productos, pero no contaban con el dinero suficiente para adquirirlos antes de iniciar el viaje. El capitalista disponía de dinero pero no sabía como utilizarlo.

"A través del préstamo marítimo el comerciante prestatario pide ayuda económica al capitalista prestamista, éste entrega su dinero al prestatario y asume los riesgos de navegación a cambio de unos intereses muy altos, que tendrá que satisfacerle el prestatario junto con el capital prestado, si la nave llegaba a salvo al puerto de destino. Las naves o las mercancías transportadas en ella solían ser objeto de una ---- "hipoteké", que servía como garantía de la obligación del prestatario".(3)

El préstamo marítimo griego se redactaba entre los contratantes en un documento denominado "*syngrapha*" para dar constancia por escrito en ejemplar único de las distintas cláusulas contractuales fijadas por las partes al concluir el negocio,-- de la obligación asumida por el prestatario y del lugar de contratación de aquel.(4)

(3) Castresana Herrero, Amelia. El Préstamo Marítimo Griego y la Pecunia -- Traiecticia Romana, Barcelona, Editorial Ediciones Universidad de Salamanca, 1982, p. 20.

(4) Ibidem, p. 37.

En la "*syngrapha*" se solía introducir una cláusula, en -- virtud de la cual la propia embarcación o una determinada cantidad de mercancías fijada en el contrato, actuaban como garantía real de la obligación asumida por el prestatario, a favor del prestamista y oponible a terceros.

Esto es, se constituía una hipoteca sobre bienes muebles -- la nave o las mercancías con la característica de que al prestatario, deudor, no se le desposeía de los bienes hipotecados, -- excepto, en el caso del incumplimiento de la obligación garantizada, en tal situación, el prestamista, acreedor, entraba en posesión de los bienes materia de la garantía fijados en el -- contrato, con el derecho de enajenarlos y así recuperar su capital, devolviendo en su caso al prestatario deudor la demasía.

Por consiguiente en Grecia, la "*Hypoteke*" recaía en forma general sobre bienes inmuebles con características de la anticresis, toda vez que al acreedor le era permitido utilizar el bien bajo su dominio a cambio del pago de los intereses.

Pero sin embargo, se podían hipotecar sin desposeer bienes muebles a manera de garantía real como es en el caso del préstamo marítimo griego "*foenus nauticum*", también conocido -- como préstamo marítimo a la gruesa y que constituye el antecedente directo a la actual hipoteca naval.

DERECHO ROMANO

La evolución que opera la hipoteca del Derecho Griego al -- Romano, es más marcada, dado que en este último encuentra un -- pleno desarrollo como institución jurídica.

Los derechos reales en Roma, fueron constituidos como medios de garantía, entre ellos, se encuentra la fiducia, el pig

nus y la hipoteca, los dos últimos ocupan un libro completo -- del Digesto el 20, pero no solamente en éste se encuentran reglas aplicables a dichas instituciones.(5)

También en las instituciones de Gayo, se pueden consultar cuestiones relativas a la fiducia y al pignus.(6)

Respecto al Derecho postclásico, varios emperadores se -- ocuparon de las prendas e hipotecas y sus preocupaciones están plasmadas en las Institutas de Justiniano.(7)

En las Novelas se encuentra el testimonio de que los emperadores León y Justiniano se vieron en la necesidad de precisar algunos aspectos sobre prenda e hipoteca requeridos en su tiempo.(8)

Por otra parte, Levy y Kaser han detectado los cambios -- que sufrieron ambas instituciones en el Derecho vulgar, en las fuentes idóneas para este trabajo.(9)

Antes de avocarnos al estudio de la hipoteca en Roma, es menester explicar qué es un derecho real de garantía y cómo -- evolucionaron éstos hasta llegar a la hipoteca.

-
- (5) A Diors F. Hernández Tejero. P. Fuenteseca. M. García Garrido J. Buri--llo. El Digesto de Justiniano, Pamplona. Editorial Arazandi, 1972, Tomo II, p.p. 11-36.
- (6) Di Pietro, Alfredo. Gaius Institutas, Buenos Aires, Editorial La Plata, 1967, Libro II, p.p. 102-103.
- (7) García del Corral, Idelfonso. Cuerpo del Derecho Civil Romano, Barcelona, Ediciones Librería Jurídica, 1985, p.p. 322-352, Título XIV de las prendas e hipotecas.
- (8) Ibidem, Tercera Parte, Novelas, p.p. 30, Constitución VII, p. 220, Constitución LI, p. 242, Constitución LII, p. 410, Constitución CXVI, p. -- 598, Constitución V, p. 620, Constitución XX, León.
- (9) Levy, Ernest. West Roman Vulgar Law, Filadelfia, Editorial American. Philosophical Society, 1951, p.p. 61, 63, 64, 66.

"Los derechos reales son derechos oponibles a cualquier tercero que facultan a su titular para que saque provecho de una cosa, sea en la forma máxima que permite el Derecho en cuyo caso hablamos del derecho de propiedad o en forma reducida como sucede en los diversos desmembramientos de propiedad en cuyo caso hablamos de "*iura in re aliena*", derecho sobre cosa ajena como por ejemplo, el derecho a hipoteca o el usufructo". (10).

Será garantía real cuando el deudor entrega una cosa al acreedor, quien la conserva en su poder hasta la satisfacción de su deuda, como un crédito o para decirlo según las concepciones romanas "es la relación directa de una persona con una cosa determinada (11), de la cual, aquella obtiene un determinado beneficio con exclusión de todas las demás".(12)

En el Derecho Romano surgen los derechos de garantía real mismos que presentaron tres etapas evolutivas, la *fiducia*, el *pignus* y la hipoteca.

La "*fiducia*" consiste en que "El deudor, de quien el acreedor exige una seguridad real, le transfiere por mancipación o '*inure cessio*', cesión de derecho, la propiedad de una cosa -- que formaba parte de su patrimonio.

"Se añade a esta enajenación un pacto de *fiducia* por el cual, el acreedor se compromete a transferir nuevamente la propiedad de la cosa al deudor, después del pago, mientras tanto él consentía frecuentemente en dejar al deudor la detención y-

(10) Margadant Santaló, Guillermo F. Derecho Privado Romano, México, Editorial Esfinge, S.A., 1983, Duodécima Edición, p. 128.

(11) Actualmente se omite la utilización de estos conceptos por considerarse imposible jurídicamente hablando, la relación de una persona con una cosa.

(12) Petit, Eugene. Tratado Elemental de Derecho Romano, Editorial Epoca, S.A., México, 1978, Novena Edición, p. 171.

uso a título de arrendamiento o 'precario' préstamo de uso".(13)

La prenda "*pignus*" "el deudor entrega al acreedor a título de prenda la posesión de una cosa y el acreedor se obliga a devolverla después del pago".(14)

"En el Derecho Romano, la "*hypotheca*", aparece después de la enajenación con fiducia y la prenda como una garantía dada al propietario de un fondo destinado a la agricultura, por el locatario, sobre ciertos bienes necesarios para la explotación del predio, como las herramientas; que conservaba en su poder, institución que al generalizarse se extiende a los inmuebles - generando la hipoteca propiamente dicha".(15)

En el Derecho prejustiniano no existía una diferencia terminológica entre el "*pignus e hypotheca*", pues son dos términos para lo mismo, la única diferencia consiste en el sonido de las palabras, y para designar las diferencias entre un derecho real de garantía con desposeimiento o no del deudor, se utilizaba respectivamente los términos "*pignus contractum*" y "*pignus conventum*".(16)

La diferencia radical entre ellas, además del hecho de -- desplazar o no desplazar la posesión, estaba en la forma de -- constitución de la primera, "*pignus contractum*", es conforme a la técnica del contrato real, es decir, para perfeccionarse requiere de la entrega de la cosa. Por su parte, la segunda --- "*pignus conventum*" se constituye conforme a la técnica del contrato consensual aunque en rigor es un pacto.(17)

(13) Ibidem, p. 296.

(14) Ibidem, p. 297.

(15) Enciclopedia Jurídica OMEBA, Buenos Aires, Editorial Driskill, 1979, -- Tomo XIV, p. 65.

(16) Margadant Santaló, Guillermo F. Op. Cit. p. 290.

(17) González, Ma. del Refugio. "Génesis y Evolución de la Prenda e Hipoteca del Derecho Romano", Boletín Mexicano de Derecho Comparado, México, -- Ediciones UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1981, Número - 40, año XIV, Enero Abril, p. 152.

Posteriormente surge un concepto particular para la hipoteca: Es un derecho real, accesorio, por naturaleza, establecido sobre bienes muebles o inmuebles que no se entregan al acreedor, para garantizar el cumplimiento de una obligación, y que está sancionada por el derecho honorario mediante la acción "Quasi-serviana".(18)

La naturaleza de la hipoteca podemos deducirla tomando como base los elementos que aparecen en su concepto, así tenemos que es un derecho real de garantía, de tipo accesorio e indivisible.

Que como todo derecho real otorga un privilegio a su titular. En efecto, la ley otorga al acreedor hipotecario el "ius perseguendi" y el "ius distrahendi", o sea, el derecho de perseguir la cosa objeto de la hipoteca, aun cuando pase a poder de tercero, y venderla aplicándose el precio al pago del crédito.

En Roma, tanto los bienes inmuebles, como los muebles, eran susceptibles de hipoteca, y el deudor conservaba la propiedad y posesión de los bienes hipotecados, hasta en tanto el acreedor hipotecario no ejercitara su derecho en caso de incumplimiento de la obligación garantizada.

"Todas las cosas que se podían vender eran objeto de prenda, o hipoteca, fueran muebles o inmuebles incluso las cosas incorporales, por eso, el propietario de una cosa puede hipotecar el usufructo, el usufructuario puede también, hipotecar su

(18) Acción quasi-serviana o hipotecaria, es aquella otorgada al acreedor hipotecario por medio de la cual podía perseguir la cosa hipotecada aun cuando hubiese pasado a manos de terceros y venderla y aplicarse el producto de la venta al pago del crédito, la ley autorizó a todos los deudores para constituir el derecho real de la hipoteca sobre cosa propia en garantía del crédito sin entregar ni la propiedad ni la posesión del bien, este derecho confiere al acreedor hipotecario la acción Quasi-serviana con los efectos principales indicados.

derecho de usufructo: El pretor que le permite cederlo le permite hipotecarlo, sucede lo mismo con el derecho de superficie y con el '*Ius in agro vectigali*'.

"Un acreedor hipotecario puede hipotecar su derecho de hipoteca a su propio acreedor, '*pignus pignoris*' lo cual permite a éste ejercitar la acción hipotecaria en su provecho. En --- cuanto a las servidumbres urbanas no podfan ser hipotecadas ni dadas en preda, pero se admite, por razón de utilidad práctica que un propietario puede dar en prenda una servidumbre rural-- de paso o acueducto a un acreedor que posee un fundo vecino.

"Por último, se podía hipotecar un crédito en tanto que - lo permitiera la naturaleza del derecho, esto es más bien una- cesión a título de prenda '*pignus nominis*'.

"También el deudor podía comprometer el conjunto de su pa- trimonio, concediendo al acreedor una hipoteca general sobre - todos sus bienes presentes, y aun sobre bienes futuros, es de- cir, sobre los que pudiese adquirir más tarde".(19)

El sistema hipotecario romano permitía las hipotecas ocul- tas, en virtud de que carecía de procedimientos de publicidad, como los registros y los folios, sin embargo un elemento impor- tantísimo en la constitución, el registro, fue un imperativo pa- ra atenuar la clandestinidad de la hipoteca, aunque en forma-- defectuosa y no sin deparar algún riesgo a terceros.

La hipoteca en Roma podía constituirse por tres medios:

- 1.- Hipoteca convencional
- 2.- Hipoteca legal
- 3.- Hipoteca judicial

(19) Ventura Silva, Sabino. Derecho Romano, México, Editorial Porrúa, S.A. 1980 Quinta Edición, p. 202.

La hipoteca convencional.- En ella todo propietario que tiene derecho a disponer de sus bienes tiene derecho igualmente de constituir una hipoteca en favor de su acreedor, en general, se hacía por convenio que resultaba de un simple pacto y era el procedimiento más generalizado.(20)

La hipoteca legal.- En ésta el acreedor constituía en razón de su carácter una hipoteca sobre los bienes del deudor.-- Esto es, en beneficio del locador, del fisco romano, de las -- personas bajo tutela y curatela y en tiempos de Justiniano a-- favor de la mujer casada y de los legatarios.

Se daba en beneficio de aquellas personas a quienes la -- ley pretendía proteger.(21)

Finalmente, la hipoteca judicial admitía que el acreedor que había obtenido una sentencia a su favor, constituyese una prenda sobre los bienes del deudor, '*pignus ex causa iudicati captum*', esta prenda se convirtió en una hipoteca sobre inmuebles y se constituía sobre decreto judicial.(22)

En la hipótesis de que un mismo mueble o inmueble tuviese constituidas diversas hipotecas con diferente acreedor, se --- otorgaba un derecho de preferencia al cobro de hipotecas privilegiadas siguiendo el siguiente orden:

- a) El fisco por los impuestos rezagados
- b) Quienes otorgaban préstamos a la milicia
- c) A la mujer para obtener la restitución de la dote
- d) A los acreedores refaccionarios

(20) Ripert, George y Boulanger, Jean. Derecho Civil, según Tratado de Planiol; Buenos Aires, Editorial La Ley, 1965, p. 55.

(21) Ibidem, p. 56.

(22) Ibidem, p. 57.

Para hipotecas que no gozaban de privilegio se seguía el principio "*Prion in tempore, potior in iure*", primero en tiempo, primero en derecho.(23)

Sin embargo, existía el "*ius afferendae pecuniae*", en virtud del cual los acreedores hipotecarios inferiores en clase, podían desinteresarse a acreedores superiores, pagándoles el adeudo a cargo del deudor hipotecario.(24)

En cuanto a la extinción de la hipoteca, ésta podía terminarse en forma directa o indirecta:

Indirecta, cuando la deuda garantizada se extinguía.

Directa, en los siguientes casos:

- I. Por pérdida total del bien hipotecado.
- II. Por la venta de la cosa hipotecada, realizada por el primer acreedor hipotecario.
- III. Por confusión, cuando se reunía en una sola persona las cualidades de deudor y acreedor hipotecario.
- IV. Por prescripción, a los cuarenta años.
- V. Por renuncia del acreedor hipotecario.(25)

Debemos aclarar que en el Derecho Romano había dos causas por las cuales la hipoteca deja de existir, que no pasaron a nuestro derecho. Nos referimos a la prescripción negativa de 40 años (26), según la cual la acción hipotecaria no podía ejercitarse después de ese término, contado a partir de la fecha en que sea exigible la obligación, y la "*prescriptio longi*

(23) Lemus García, Raúl. Op. Cit. p. 326.

(24) Figuras similares encontramos en nuestro derecho, baste recordar el -- Art. 2058, fracción I, del Código Civil que establece la subrogación-- "cuando el que es acreedor paga a otro acreedor preferente".

(25) Lemus García, Raúl, Op. Cit., p. 327.

(26) En el Derecho Mexicano el término es de 10 años (Art. 2941, Fracc. VII, y Art. 2918 del Código Civil vigente),

temporis" por la cual si la cosa hipotecada ha pasado a manos de un tercero y éste la posee con justo título y buena fe con relación al acreedor hipotecario durante 10 años entre presentes y 20 entre ausentes, puede oponer a la acción hipotecaria la excepción arriba anotada.(27).

Por último es necesario hablar del préstamo marítimo romano "*pecunia traiectica*", y su relación con la hipoteca, como antecedentes de la hipoteca naval actual.

"Así pues, los comerciantes romanos que deseaban emprender negocios de exportación de mercancías sin disponer de fondos para adquirirlas antes de iniciar el viaje en navío, recurrían a personas que sí disponían de capital, así el préstamo marítimo reunía al comerciante y al capitalista, éste entregaba su dinero al comerciante y asumía los riesgos del transporte marítimo a cambio de intereses muy elevados, superiores a la tasa legal ordinaria, que tenía que satisfacer el prestatario junto con el capital prestado, si la nave con las correspondientes mercancías llegaba feliz al puerto de destino.(28)

La garantía en la "*pecunia traiectica*" romana al igual que el préstamo marítimo griego, consistía en la hipoteca que podía recaer sobre la nave destinada al traslado del dinero -- prestado o de las mercancías que iban en él.

En efecto, la hipoteca naval aparece en el Derecho Romano en cuya época podía constituirse ya una garantía real con el buque.

No se planteaba entonces la consideración de si tenía la forma de "*pignus*" o "*hypotheca*", pues la distinción de estas instituciones no la daba la naturaleza mobiliaria o inmobiliaria.

(27) Hernández Romo, Armando. Apuntes de la Cátedra de Derecho Romano, Primer Curso, Escuela Libre de Derecho, México, 1969.

(28) Castresana Herrero, Amelia. Op. Cit., p. 53.

ria del objeto sino el punto de vista del desplazamiento del objeto del acreedor.

La "*pecunia traiectica*" romana al igual que el préstamo-marítimo griego, aceptaban como garantía del crédito, la constitución de una hipoteca, bien sobre la nave o sobre una porción de las mercancías.

En caso de incumplimiento culpable al deudor prestatario, el prestamista acreedor, podía hacer efectiva la garantía otorgada y que en el caso de la "*pecunia traiectica*" esta efectivización se realizaba por medio de la acción "*cuasi-serviana*", otorgada a los acreedores hipotecarios por el derecho pretorio.

Con lo anterior se expone la situación, desarrollo, evolución y utilización que sufrió la hipoteca desde su origen, hasta la caída del Imperio Romano de Oriente en 1453, cabe mencionar que la institución de la hipoteca, alcanzó su esplendor reglamentario en la época del emperador Justiniano.

A partir de la caída del Imperio Romano se inicia la Edad Media, donde la hipoteca es tomada por diversos sistemas jurídicos, como el germánico, el francés, el suizo, el inglés y el español, que de este último pasa directamente al Derecho Mexicano.

2.- Desarrollo de la Hipoteca en la Edad Media y Renacimiento

DERECHO GERMANICO

En el Derecho Medieval posterior a la recepción del Derecho Romano, los derechos reales de garantía respondieron desde un principio al concepto jurídico de responsabilidad, "*haftung*", precisamente la constitución técnica de los germanos, ha dis-

tinguido en los Derechos germánicos dos elementos en las relaciones de obligación: La deuda, "*schuld*" o "*debitum*", o sea, -- el deber de realizar una determinada prestación, como por ejemplo, la acción coactiva sobre una persona o la ejecutiva sobre sus bienes.

Amos elementos de la obligación "*Haftung*" responsabilidad y "*schuld*" deuda, se dieron separados en el primitivo Derecho Germánico. Efectivamente en el Derecho Germánico primitivo, la deuda no implica por sí misma una responsabilidad, y para que ésta se diese era menester, que al acto que originaba la obligación se añadiese un nuevo acto jurídico que fundamentase y especificase la responsabilidad para el caso de incumplimiento del débito.

"*Haften*" quiere decir responder y sobre todo, responder de un débito.

El acreedor debe recibir una seguridad o garantía de que en cualquier circunstancia, no puede resultar ningún perjuicio para él como consecuencia de la relación jurídica en que ha entrado con el deudor, y a este fin, se crea una responsabilidad.

Ahora bien, a nosotros nos interesa aquí el caso en el -- que como objeto de responsabilidad se constituya una cosa, que podía ser mueble o inmueble, la cual quedaba sujeta al acreedor para que éste pudiese hacerla suya en el caso de que un débito no le fuese satisfecho.

"Esta cosa, que responde por el deudor, queda en una situación especial de sujeción al acreedor y recibió por ello -- los nombres de "*Wadium*" "*wadia*", del verbo gótico "*vidam*" o -- sea, ligar, sujetar, términos del mismo origen y análogos al significado que el anglosajón "*Wedd*" el alto alemán "*Wette*" y el francés "*gage*", la cosa que respondía por el deudor era -- pues la prenda y adquiría carácter de tal por la constitución-

de la misma o "satzung", palabra que en alemán equivale a pignoración, como afectada a la responsabilidad por una deuda.

"En el Derecho Germánico pignoraticio, se diferenci6 entre prenda mobiliaria y prenda inmobiliaria, diferencia marcada que el Derecho Romano tambien hizo; pues el Derecho Germánico somete los bienes muebles e inmuebles a principios juridicos distintos".(29)

El derecho de los muebles "fahrnisrecht" y el de los inmuebles "liegenschaftrecht", distinción que casi anula los antecedentes del Derecho Romano, remarca la fuerza de la segunda, de tal forma que siguiendo a Raúl Lemus García encontramos que:

"En Derecho Germánico, la hipoteca se remonta a la Edad Media en que se conocieron dos formas de garantía inmobiliaria el llamado Empeño Antiguo, que consistía en entregar el bien al acreedor para que lo disfrutara hasta que le era saldada la deuda, también llamado "prenda de disfrute".

El Empeño Nuevo, en el que el deudor rentaba la posesión del inmueble pero quedando éste sujeto a una prescripción judicial, por lo que vencida la deuda, el acreedor tenía la posibilidad de cobrarse del fundo mediante la intervención de los tribunales, ambas formas tenían que constituirse en forma pública asentándose en los libros públicos.

Además, se conoció la "compra de rentas" que era un negocio por el cual el dueño de una finca, obtenía una suma de dinero a cambio de abonar un canon perenne incancelable y transmisible de que respondía exclusivamente del fundo.

(29) García de Valdeavellano, Luis. Estudios Medievales de Derecho Privado. Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, p. 365.

de la misma o "satzung", palabra que en alemán equivale a pignoración, como afectada a la responsabilidad por una deuda.

"En el Derecho Germánico pignoraticio, se diferenci6 entre prenda mobiliaria y prenda inmobiliaria, diferencia marcada que el Derecho Romano tambien hizo; pues el Derecho Germánico somete los bienes muebles e inmuebles a principios juridicos distintos".(29)

El derecho de los muebles "*fahnisrecht*" y el de los inmuebles "*liegenschaftrecht*", distinción que casi anula los antecedentes del Derecho Romano, remarca la fuerza de la segunda, de tal forma que siguiendo a Raúl Lemus García encontramos que:

"En Derecho Germánico, la hipoteca se remonta a la Edad Media en que se conocieron dos formas de garantía inmobiliaria el llamado Empeño Antiguo, que consistía en entregar el bien al acreedor para que lo disfrutara hasta que le era saldada la deuda, también llamado "prenda de disfrute".

El Empeño Nuevo, en el que el deudor rentaba la posesión del inmueble pero quedando éste sujeto a una prescripción judicial, por lo que vencida la deuda, el acreedor tenía la posibilidad de cobrarse del fundo mediante la intervención de los tribunales, ambas formas tenían que constituirse en forma pública asentándose en los libros públicos.

Además, se conoció la "compra de rentas" que era un negocio por el cual el dueño de una finca, obtenía una suma de dinero a cambio de abonar un canon perenne incancelable y transmisible de que respondía exclusivamente del fundo.

(29) García de Valdeavellano, Luis. Estudios Medievales de Derecho Privado. Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, p. 365.

Del "Empeño Nuevo" y de la "compra de rentas", surge la hipoteca moderna, por efecto de un proceso gradual de transformación y asimilación de las dos formas tradicionales de garantía [empeño antiguo y empeño nuevo].(30)

Al terminar la Edad Media, el Derecho Germánico, se encontró con una forma de crédito territorial que presenta muchos puntos de analogía con la hipoteca moderna.

En el moderno Derecho Alemán, como en el suizo, aún anterior, el crédito inmobiliario adopta una gran variedad de formas, entre las que se pueden citar: "la cédula de deuda", - que representa una especie de hipoteca de tráfico, documentada mediante un título que incluso puede ser al portador, o estar dotada de cupones para el cobro de intereses.

"De esta manera, se eliminaron casi totalmente las hipotecas generales, se constituyó el principio de publicidad y se diferenciaron los derechos mobiliarios de garantía de los inmobiliarios".(31) Además, en cuanto a las cosas muebles, la hipoteca ha sido plenamente eliminada o bien inutilizada al posponerla en rango a la prenda manual.

"El Derecho hipotecario Germánico se caracteriza, frente al Romano, por exigir la forma pública, con intervención de la autoridad para la constitución de la garantía, por limitar la responsabilidad a la cosa pignorada, excluyendo la responsabilidad personal y a las hipotecas generales, y por dar a la hipoteca carácter independiente del crédito asegurado, negando su accesoriadad".(32)

(30) Lemus García, Raúl. Op. Cit., 1977, p. 365.

(31) Enneccerus, Ludwig, Kipp, Theodor, Wolff, Martin. Tratado de Derecho Civil, Barcelona, Editorial Bosch, 1971, p. 180.

(32) De Cossio y Corral, Alfonso. Lecciones de Derecho Hipotecario, Barcelona; Editorial Bosch, 1945, p. 200.

El Derecho Germánico con su marcado nacionalismo vino --- pues a conferir a la hipoteca, los caracteres de publicidad, - especialidad, prioridad en oposición a accesoriedad y legalidad dejando atrás lo recibido del Derecho Romano, a través de las pandectas.

Cabe mencionar que el Código Alemán de 1896 en aras de -- una mayor flexibilidad y circulación del crédito hipotecario, - reconoce doce formas de garantía hipotecaria, la mayoría sin- utilización práctica efectiva.

DERECHO FRANCES

La hipoteca en el Derecho francés antiguo tuvo una evolución particular.

No fue sino hasta el Siglo XII que fue conocida bajo la-- forma de "*obligatio bonorum*" consistente ésta en el compromiso del deudor de afectar la garantía ya sea todos los bienes o -- parte de ellos sin desposeerse de éstos; los bienes afectados- en garantía podían ser muebles o inmuebles.

Con el tiempo se desarrolló el principio de que los bie-- nes muebles no se pueden perseguir por la acción hipotecaria-- con lo que al menos en una parte de Francia desapareció la hipoteca mueble; prevaleciendo la hipoteca inmueble.

La hipoteca como una garantía real inmueble aceptaba tanto bienes presentes como futuros, y podían ser generales o especiales dominando las primeras; además, no se les requería la forma pública por lo que se originaba incertidumbre entre los acreedores respecto a su derecho de preferencia.

Ante tal clandestinidad de las hipotecas el Ministro Colbert mediante un edicto en 1673 establecía la publicidad de --

las hipotecas, medida que fracasó por el rechazo unsono de la nobleza, la cual al tener hipotecadas sus propiedades no les convenía que éstas se hicieran públicas, cerrándoles una excelente vía para obtener dinero mediante créditos garantizados con fincas.

Es obligado mencionar que en algunas partes de Francia, - sobre todo en el norte y el este, las hipotecas necesariamente debían ser especiales y públicas.

Con la Convención y el Directorio surgen 2 leyes hipotecarias. La primera del 27 de junio de 1775 establecía: Aceptación de solo hipotecas convencionales y judiciales más no de las legales, de la mujer sobre los bienes del marido. La publicidad era obligada al constituirse una hipoteca; continúa aceptando la generalidad de la hipoteca, sobre todos los bienes presentes futuros del obligado.

Establece como novedad la cédula hipotecaria consistente en que cada propietario podía obtener que el conservador de las hipotecas le expidiese, después de haber probado la existencia y valor de su derecho de propiedad un título hipotecario llamado cédula hipotecaria que representa la constitución de una hipoteca por parte del propietario y a cargo de él mismo.

Mediante estas cédulas el propietario podía obtener créditos transmitiéndolas por endosos.

La segunda ley fue del 10. de noviembre de 1798, misma que no contempló a la cédula hipotecaria pero organizaba la transcripción y publicidad de los actos traslativos de los bienes inmuebles susceptibles de hipoteca y, por otra, la publicidad de las hipotecas ya fueran convencionales, legales o judiciales.

Sólo admitía hipotecas convencionales sobre bienes determinados y presentes, pero, en cambio, aceptaba en las hipotecas legales y judiciales bienes futuros.

Al aparecer el Código Civil de Napoleón de 1804, incurrió en grandes fallas en lo que a hipotecas se refiere así pues: - elimina la publicidad de los actos traslativos de bienes inmuebles susceptibles a hipoteca; la publicidad de las hipotecas - casi fue suprimida, de hecho las hipotecas legales no requerían publicidad, tampoco continúa con el carácter especial de la hipoteca, resurgen las hipotecas generales.

Estas fallas se trataron de remediar con la reforma realizada por la ley del 23 de marzo de 1855 introduciendo de nuevo la publicidad, pero de manera incompleta, publicidad tanto a las transmisiones de inmuebles, como a la constitución de hipotecas.

Esta ley ha recibido modificaciones en 1889 y en 1918.

Ya en el moderno Derecho Francés, la hipoteca presenta -- las siguientes características: 1) Es un derecho real de garantía que se constituye directamente sobre un inmueble, aunque - en algunos casos se permite hipotecar bienes muebles verbigracia, buques, hipoteca naval; aviones; fondos de comercio; y, -- la que recae sobre el mobiliario comercial para la explotación de un hotel.

Dado que es un derecho real es oponible a terceros y concede al acreedor el derecho de persecución unido al de venta y preferencia en el pago en caso de incumplimiento, conserva aún como remembranza del Derecho Romano la accesoriadad con relación al crédito que garantiza siguiendo la suerte de éste en los casos de nulidad, inexistencia, extinción y transmisión.

2) Se presenta también la indivisibilidad como caracterís

tica de la hipoteca esto es, que mientras no se cubra íntegramente la deuda del gravamen hipotecario subsistiría sobre el bien en toda su extensión.

3) Por último, la hipoteca produce un desmembramiento de la propiedad sin desposeer al deudor, sin privarlo del uso, -- del goce y del derecho de disposición sobre el bien hipotecado pero limitando a este último a no dañar o disminuir a la cosa hipotecada en perjuicio del acreedor.

DERECHO SUIZO

En sus orígenes el Derecho Suizo comparte muchas analogías con el Derecho Germánico pero también presenta diferencias, por ejemplo la hipoteca "*Grundpfandverschreibung*" en Suiza, tiene un carácter totalmente accesorio, mismo que no presenta en Alemania, en donde la hipoteca tiene implícitamente un carácter independiente con referencia al crédito que garantiza.

En Suiza sólo se destina al tráfico la cédula de deuda -- que representa una hipoteca de tráfico documentada mediante un título y la "*Gult*" que corresponde a la deuda territorial alemana; siendo las únicas a las que se les extiende títulos documentados, a manera de las cédulas hipotecarias. Estos títulos documentados, pueden ser al portador y con cupones para el cobro de los intereses.

DERECHO INGLÉS

El Derecho Inglés presenta respecto a la hipoteca características especiales, así por ejemplo la garantía sin posesión, "*mortgage*" se puede constituir no sólo sobre la propiedad, sino también sobre todas las formas de posesión territorial. acep

tadas por ese derecho.

La "mortgage" presenta la característica de que al momento de constituirse el deudor transmite en forma provisional el derecho de propiedad, de usufructo o de goce al acreedor, mismo que lo adquirirá definitivamente si el deudor incumple. -- Constituyéndose un traspaso fiduciario en función de garantía, "Existe también la "equitable mortgage" que es la forma de pignoración basada en el derecho de equidad "equity" y se efectúa mediante entrega de los títulos posesorios "title deeds" pero sin engendrar plenos efectos hipotecarios".(33)

Además en los lugares donde se maneja el registro de tierras, la propiedad y los demás derechos inmobiliarios pueden sujetarse a una "charge" mediante la simple inscripción.

Así pues, en el Derecho Inglés sólo los bienes inmuebles son susceptibles de ser dados en garantía bajo la forma de --- "mortgage", "equitable mortgage" o de "charge", mientras que para los bienes muebles subsiste la prenda como medio de garantía a un crédito.

DERECHO ESPAÑOL

La prenda inmobiliaria en el Derecho Español Medieval; para un análisis histórico de la hipoteca en la etapa medieval-- seguiremos a Luis García Valdeavellano.(34)

En la época medieval la forma corriente de garantizar el cumplimiento de una obligación fue además de la fianza, la prenda mobiliaria del primitivo Derecho Germánico que el acreedor to-

(33) Rojina Villegas, Rafael. Derecho Civil Mexicano, México, Editorial Porrúa, S.A., 1981, Cuarta Edición, p. 350.

(34) García de Valdeavellano, Luis. Op. Cit., p.p. 370-386.

maba entre los bienes muebles del deudor, ya como garantía, y como procedimiento ejecutivo.

Pero, paralelamente a esta prenda sobre muebles en los Siglos X al XII, se conoció también una prenda inmobiliaria inspirada en las leyes visigodas.

El Derecho pignoraticio español altomedieval responde la diferencia acentuada entre prenda mobiliaria e inmobiliaria, en el mismo, encontramos la aplicación generalizada de una "prenda de disfrute" equivalente a la antigua "Satzung" y del "engagement" francés en su carácter de "prenda sensual" y su constitución mediante una transmisión "per cartam" de la tenencia sobre el inmueble pignorado.

El más antiguo documento de constitución de una prenda inmobiliaria que se tiene conocimiento en el Derecho Español medieval son documentos catalanes del 20 de mayo de 973 en el -- que si bien no se especifica como en otros que el acreedor pignoraticio se le atribuya la percepción de los frutos del inmueble pignorado, rige el principio de la mera responsabilidad de la cosa, constituyéndose la prenda por tradición "per cartam".

La tenencia de la cosa dada en garantía sería devuelta al deudor al satisfacer el débito, y que en caso de incumplimiento dicho débito el acreedor pignoraticio se apropiaría de la cosa sin más requisito.

No hay aquí, pues, ejercicio por el acreedor del "Ius D*is* trahendi", o facultad de vender la prenda, como en el pignus romano, si no la simple apropiación del inmueble por el acreedor pignoraticio, como en la prenda de disfrute del Derecho Germánico.

La hipoteca "mortgage", en el Derecho Catalán altomedieval trataba sobre la constitución de la prenda que generaba un

derecho real del acreedor pignoraticio el deudor continúa siendo propietario, pero el acreedor adquiere la tenencia corporal sobre el territorio constituido hasta la liberación de la deuda.

A veces, en estas prendas de disfrute del Derecho Medieval Catalán, se pactaba la percepción por el acreedor de los frutos del inmueble pignorado para amortizar intereses, además se consignaba la facultad del "*Ius distrahendi*" o facultad de vender la prenda para cobrarse con su precio, en caso de incumplimiento de la deuda, que se ejercitaba según el procedimiento previsto en las leyes visigodas.

En el Derecho Castellano altomedieval, la vigencia de la "prenda de disfrute" con el mismo carácter de "*mortgage*", era evidente, pues, las tierras pignoradas pasaban a la posesión del acreedor pignoraticio hasta que la deuda fuera cancelada, pactándose, asimismo, como en el "*mortgage*", el disfrute por el acreedor de los rendimientos económicos de la prenda hasta el pago de la deuda.

LA PRENDA INMOBILIARIA SIN DESPLAZAMIENTO POSESORIO

La práctica de que en la "prenda de disfrute" el acreedor pignoraticio retransmitiese al propietario deudor la tenencia corporal del inmueble pignorado, o de que le permitiese su conservación se encuentra asentada en varios documentos catalanes del Siglo XI.

La fórmula adoptada para la constitución de esta prenda inmobiliaria era la de que el derecho real de prenda se constituyese mediante la entrega de la "*charta*" o documento correspondiente por el deudor al acreedor, pero conviniéndose en que el acreedor pignoraticio cediese al deudor la tenencia del inmueble como un beneficio o un "prestimonio" o sea, en posesión o disfrute a cambio de un censo.

Si la deuda no era pagada en el plazo fijado, estaba en juego la facultad del acreedor en adquirir la propiedad de la prenda, y por consiguiente, la de poderla vender, donar o hacer de ella lo que quisiera.

Estos casos de prenda inmobiliaria sin desposesión del inmueble, prepararon, sin duda, el camino para el desarrollo en el Derecho Medieval de formas de prendas análogas a la "Satzung" moderna y a la "obligation" del Derecho Francés.

Ya en el año 1183, la transición de la antigua "prenda de disfrute" a la prenda inmobiliaria sin desplazamiento posesorio, advierten el nacimiento definitiva de la hipoteca como un derecho real de garantía que no requiere la posesión del inmueble pignorado y que hace patente la influencia del Derecho Romano que impone en el Derecho Español Medieval las formas romanas de la hipoteca.

Debe notarse que en un principio aparecen confundidas la prenda y la hipoteca, aunque encontramos situaciones precisas en las que se hace más marcada la diferencia entre una y otra.

Sin embargo, en el Derecho Castellano no se conocía ningún testimonio de la utilización del término hipoteca, pero en el Fuero Real y en las Partidas se encuentra la Ley 63 del Toro que emplea los términos prenda e hipoteca según la naturaleza mobiliaria e inmobiliaria de los mismos.

La primera disposición hipotecaria con una dogmática propia es en la Cédula Real de 9 de mayo de 1778, que instauró como novedad el registro de hipotecas, para evitar el fraude a terceros.

Ya en el año de 1852 se hacía una distinción más marcada cuando se decía que:

"Peño es propiamente aquella cosa que un ome empeña a otro apoderándose de ella, y mayormente cuando es mueble. Cuando la cosa empeñada se entrega al acreedor, lo cual sucede con lo común siendo mueble, se llama prenda, cuando queda en poder -- del deudor cuando se practica con los bienes raíces, se llama hipoteca".(35)

El contrato de prenda e hipoteca se dividía en universal y particular, voluntario o convencional, judicial o necesario, expreso o tácito "en cualquier contrato y obligación, sea pura, condicional o mixta, pueden interponerse hipoteca especial y general, así al tiempo de celebrarse como después de celebrada. En la última se comprende toda clase de bienes habidos y por haber, y sus frutos".(36)

Nótese que no se hace alusión al carácter mueble o inmueble de la cosa hipotecada al señalarse toda clase de bienes habidos y por haber.

Del contrato de peño emanan 2 acciones, la hipotecaria es aquella que corresponde a aquel acreedor en cuyo favor obligó al deudor alguna finca o cosa inmueble, mediante la cual el -- acreedor podía hacerse del bien y venderlo aplicándose el precio a la satisfacción del débito.

Así también, se contempla la acción pignoraticia directa y contraria. Directa, cuando el acreedor paga su débito y exige al acreedor la devolución de la cosa pignorada. Contraria, se otorga al acreedor con el objeto de exigirle al deudor los gastos o menoscabos que haya realizado o sufrido durante la -- guarda de la cosa pignorada.

(35) Sala, Juan. Ilustración del Derecho Real de España, México, Editorial-
Imprenta de Gerdes Hermanos, 1852, Tomo I, p. 476.

(36) Ibidem, p. 477.

Asimismo, en el año de 1852 ya se contemplaba un sistema de preferencia de los acreedores entre sí, siendo a grandes rasgos el siguiente: Existían acreedores de 5 diferentes clases:

- a) Los singularmente privilegiados, se incluyen entre éstos a los acreedores por gastos de entierro a los acreedores por razón de gastos de testamento inventarios o por gastos en la enfermedad del deudor difunto.
- b) La segunda clase incluye: A los hipotecarios privilegiados: 1) al fisco y a la mujer en los bienes del marido en razón de su dote; 2) al acreedor que dio el dinero para hacer, reparar, armar una nave o edificio, así como para alimentar a la tripulación; 3) el huérfano en la cosa comprada con dinero suyo; 4) el que prestó dinero para comprar una cosa con pacto de que le había de estar obligada por él hasta que lo cobrase; 5) los señores de las tierras para cobrar su renta o arrendamiento.
- c) La tercera clase incluye a los hipotecarios no privilegiados siendo más preferido el más antiguo en tiempo.
- d) La cuarta clase con los acreedores no hipotecarios privilegiados, que sólo tiene privilegio meramente personal, encontrándose en este caso el que dio en depósito cosas que se suelen contar, pesar o medir por cuenta, peso o medida.
- e) En la quinta clase se encuentran los acreedores no hipotecarios sencillos que no tienen privilegio personal.

3.- Epoca Moderna Contemporánea

El sistema jurídico español, con la conquista de México pasó casi íntegro, el cual prevaleció durante toda la época de

la Colonia y aún en los primeros años de Independencia, así en el México Independiente se conservan en su mayorías las instituciones legadas por España.

A tal suerte que la hipoteca en México ha sufrido sólo algunas variaciones y puesto que a nosotros aquí sólo nos interesa cómo se encontraba reglamentada antes de la legislación vigente, haremos pues alusión principalmente a las innovaciones en los Códigos Civiles mexicanos de 1870 y 1881 con respecto a como estaba en España.

Tomando como referencia el estudio que sobre hipoteca realizó Raúl Lemus García (37), encontramos que en los Códigos Civiles de 1870 y 1884 una definición incompleta de hipoteca, -- pues no se hace referencia a uno de los caracteres esenciales de esta institución al no establecer que el deudor no pierde la posesión del bien hipotecado con la constitución de la garantía; así el Artículo 1823 del Código de 1884 nos dice: "La Hipoteca es un derecho real que se constituye sobre bienes inmuebles o derechos reales, para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago".(38)

La omisión de los Códigos anteriores es subsanada por el Código vigente.

La hipoteca se tenía como un derecho real de garantía generalmente inmueble y excepcionalmente mueble, accesorio e indivisible, e inseparable del bien gravado.

Como derecho real accesorio seguía la suerte del derecho principal, con 3 excepciones al principio de accesoriedad.

(37) Lemus García, Raúl, Op. Cit., p.p. 329-342.

(38) Idem.

- 1.- Cuando es sobre obligaciones futuras.
- 2.- Cuando un tercero constituye garantía hipotecaria para garantizar la deuda de otro sujeto.
- 3.- En los casos de novación cuando el acreedor se reserva la garantía hipotecaria.

La indivisibilidad de la hipoteca (39), en los Códigos de 1870 y 1884 era tanto con respecto al crédito como con respecto a los bienes gravados; en nuestro Código vigente se conserva dicha indivisibilidad.

También la hipoteca era inseparable del bien gravado, esto es, gravita sobre el bien a pesar de las sucesivas enajenaciones que de él se haga sin importar a alguien.

Hasta antes del Código de 1870 y 1884 se implantó el carácter específico de la hipoteca, principio que se reafirma en nuestro actual Código al sentar "la hipoteca nunca es tácita ni general".(40)

En cuanto al requisito de inscripción antes de 1778 tanto el régimen hipotecario como el de transmisión de dominio y el de cualquiera otro derecho real constituido sobre inmuebles, se regía por un sistema oculto, dado que no existía el registro de actos, lo que originaban una serie de problemas e irregularidades en tales actos; no es hasta el año de 1778 en que, por real cédula de 9 de mayo se establece el oficio de hipotecas para todos los dominios españoles de América.

Por real cédula de 1783 se establecieron los oficios de anotadores de hipotecas con el carácter de vendibles y renun-

(39) La indivisibilidad de la hipoteca significa que el crédito en su totalidad y sus fracciones está asegurado por la totalidad del bien y por cada una de sus partes.

(40) Código Civil para el Distrito Federal, México, Editorial Porrúa, S.A.- Quincuagésima Quinta Edición, 1986, p. 503, Artículo 2919.

ciables en todas las cabeceras de partido en los dominios españoles.

En 1784 una institución por el fiscal de la Real Hacienda se aprobó por la Audiencia de México, vino a fijar las reglas para la inscripción de las hipotecas.

En 1870 con la promulgación del primer Código Civil que adoptó el principio de la Ley Hipotecaria Española de 1861 y los principios del Código Civil Alemán, se estableció el registro de hipotecas con todos los requisitos y ventajas de la publicidad. En 1871 aparece el Reglamento del Registro Público que vino a señalar el procedimiento para el registro de hipotecas.

El Código Civil de 1884 siguió el mismo sistema que el anterior; al que también se ha apegado el Código vigente, con algunas ligeras modificaciones, entre ellas, las inscripciones preventivas cuyo objeto es la protección de los intereses de terceros en casos determinados.

En cuanto a las formalidades de la constitución de la hipoteca, Raúl Lemus al analizar los diferentes Artículos del Código Civil de 1884, nos señala que el Artículo 1889 ordenaba - "La hipoteca no producirá efecto alguno legal sino desde la fecha y hora en que fuere debidamente registrada".(41)

Por lo tanto la hipoteca era un contrato solmne que no producía efectos por la falta de ciertas formalidades como lo sería el registro.

Siguiendo al mismo autor nos manifiesta citando al Artículo 1857 que "La hipoteca para subsistir necesita siempre de re

(41) Lemus García, Raúl, Op. Cit., p.p. 329-342.

gistro".(42)

El Artículo 1856 nos decía: "La hipoteca sólo puede ser -- constituida en escritura pública".(43)

Finalmente, el Artículo 3191 del Código de 1884 exigía -- que "Sólo revistiendo la forma pública podrá inscribirse en el Registro".(44)

Con todo lo anterior, se reafirma el carácter solemne que tiene la hipoteca.

Esta solemnidad de registro subsiste hasta 1917 en que Ve nustiano Carranza por medio de un decreto modifica el Artículo 1889 del Código Civil en vigor de esa fecha quedando en los si guientes términos: "La hipoteca no producirá efecto legal algu no contra terceros sino desde la fecha y hora en que fuese de bidamente registrado".(45) Por el mismo decreto quedó modifi cado el Artículo 1856 en forma siguiente: "Cuando el crédito-- hipotecario exceda de 500 pesos sólo podrá constituirse en es critura privada ante dos testigos de la cual se harán todos -- los ejemplares como partes contratantes existan".(46)

Lo anteriormente expuesto constituye las principales modi ficaciones que en su evolución histórica ha sufrido la hipote ca en los diferentes sistemas jurídicos.

El estudio sistematizado e integral de la hipoteca en el Código Civil vigente será a su vez materia del segundo capitulo de este trabajo.

(42) Lemus García, Raúl. Op. Cit., p.p. 329-342.

(43) Idem.

(44) Idem.

(45) Idem.

(46) Idem.

CONCLUSIONES

- 1.- La palabra Hipoteca proviene del griego "*Hypoteke*", originalmente era una garantía real que generalmente se constituía sobre bienes inmuebles específicos que pasaban al dominio del acreedor, pero tratándose de bienes muebles no operaba dicha desposesión.
- 2.- En Roma, la hipoteca alcanzó su máximo desarrollo, así -- pues, deja de ser una garantía real y pasa a ser un derecho real de garantía a favor del acreedor y oponible a terceros sancionada por la acción "*cuasi-serviana*". Podía constituirse sobre todas las cosas que podían venderse fueran muebles o inmuebles, bienes futuros, inclusive derechos como el usufructo y algunos créditos, dejando por ende, su carácter específico para ser general y clandestina al no exigirse su registro y publicidad.

Ya no era necesaria la desposesión al deudor para que la garantía fuese efectiva.

Su constitución se podía realizar de tres formas, convencional, Legal y Judicial y se extinguía en el momento en que el crédito que garantizaba dejaba de existir, así como por la pérdida del bien hipotecado, por prescripción y con fusión.

- 3.- En el Derecho Germánico la obligación se conformaba de 2-- elementos que podían existir independientes uno del otro. Estos son el "*Haftung*" o responsabilidad y el "*Schuld*" o la deuda. Así para garantizar una deuda era necesario un acto jurídico que originara la responsabilidad, afectando en prenda un bien ya fuese mueble o inmueble. Presentándose en el empeño antiguo la desposesión del bien al deudor, situación no contemplada en el empeño nuevo.

En el Derecho Germánico la Hipoteca aparece como tal cuando es reducida al grado de prenda manual la garantía constituida sobre muebles. La Hipoteca Alemana presentó como características contrastantes al Derecho Romano las siguientes: Su constitución era pública con intervención de la autoridad, se niega su accesoriedad y vuelve al principio de la especialidad.

- 4.- En Francia la Hipoteca existió como un derecho real, pudiendo ser objeto del gravamen tanto muebles como inmuebles excepcionalmente sobre los primeros; además, era indivisible y accesoría, siendo necesario su registro y publicidad, incorporándose el uso de la cédula hipotecaria.
- 5.- En Suiza se le da un carácter totalmente accesorio. En el Derecho Inglés sólo podían ser gravados bienes inmuebles - cuya propiedad se transmitía condicionalmente al acreedor - y se le otorgaba definitivamente al incumplir el deudor.
- 6.- En el Derecho Medieval Español, se hizo la distinción entre prenda mobiliaria y prenda inmobiliaria, esta última se constituía mediante la transmisión de la tenencia del bien "*percartam*" al acreedor, si el incumplimiento se presentaba el acreedor se apropiaba del bien dado en garantía. En el Derecho Castellano la prenda de disfrute permitía al acreedor el disfrute del bien y la apropiación de los frutos.

Posteriormente surge la prenda inmobiliaria sin desplazamiento de la posesión, en donde el deudor entrega al acreedor la "*charta*", pero conserva el uso y goce de su bien inmueble.

Así como la creación de un sistema de preferencia a favor de los acreedores cuando les garantizaba su crédito un mismo bien.

En el Derecho Mexicano moderno anterior al vigente, ya no es necesaria la desposesión que sufre el deudor del bien--hipotecado, aquí la hipoteca tenía un carácter pleno de de recho real sobre inmueble y excepcionalmente sobre muebles, además era accesoria salvo excepciones, indivisible e inseparable del bien gravado, además se necesitaba de su constitución en escritura pública y de la inscripción de su registro para ser oponible a terceros.

CAPITULO SEGUNDO

"ANALISIS JURIDICO DE LA HIPOTECA"

CAPITULO II

ANALISIS JURIDICO DE LA HIPOTECA

1.- Definición

El tecnicismo jurídico de hipoteca tiene varias acepciones que conviene ante todo precisar y que se refiere a 4 conceptos en que puede ser considerada:

- A) Como Derecho Real, accesorio que grava los bienes inmuebles, o ciertos bienes muebles, buques y aeronaves, para garantía del cumplimiento de una obligación del pago de una deuda.-- (47)
- B) Como un contrato, en virtud del cual una persona, el deudor hipotecario, grava una finca o ciertos bienes propios o ajenos a favor de otro, el acreedor hipotecario, para que éste en caso de no poder o no querer aquel cumplir la obligación asegurada una vez que sea exigible, proceda, para hacerse pago del principal y demás gastos, a la pública enajenación de la cosa que constituye la garantía.(48)

Al respecto Rafael de Pina señala que el Código Civil para el Distrito Federal en su Artículo 2893 trata a la hipoteca sin calificarla directamente como un contrato, sino como un derecho real de garantía a favor del acreedor hipotecario, pero, sin embargo, la regula dentro de los diversos tipos de contratos.(49)

(47) Cabanellas, Guillermo. Diccionario de Derecho Usual, Buenos Aires, Editorial Heliasta, 1974; Octava Edición, Tomo II, p. 309.

(48) Idem.

(49) De Pina, Rafael. Elementos de Derecho Civil; México, Editorial Porrúa, S.A., 1978; Cuarta Edición, p. 277.

- C) Como obligación legal, cuando la ley impone la forzosa constitución expresa o tácita, con objeto de responder determinadas gestiones o prestaciones. (50)
- D) Como finca o bien mueble especial que garantiza la obligación hipotecaria convenida entre las partes o exigida por la legislación. (51)

Puntualizando lo anterior, es menester citar las definiciones que sobre hipoteca han vertido los diferentes tratadistas o que se han plasmado en los códigos de algunos países.

A tal efecto Planiol, citado por Borja Soriano, señala:-- "La Hipoteca es una seguridad real que sin desposeer actualmente al propietario del bien hipotecado permite al acreedor apoderarse de él al vencimiento, para hacerlo vender, en cualesquiera manos que se encuentre y hacerse pagar con el precio de preferencia a otros acreedores". (52)

Cabe señalar con respecto a la anterior definición dos aspectos, el primero consiste en que se señala la hipoteca como una seguridad real y el segundo, consiste al establecer al vencimiento de la obligación y no al incumplimiento de la misma.

Para Ripert y Boulanger "La hipoteca constituye como la prenda un derecho real a favor del acreedor, pero no exige la desposesión del deudor propietario del bien hipotecado. Por lo tanto, no ha podido ser imaginada sino cuando se ha afirmado una concepción jurídica suficientemente perfeccionada del

(50) Cabanellas Guillermo, Op. Cit., p. 310.

(51) Idem.

(52) Borja Soriano, Manuel. "La Hipoteca". Revista de Ciencias Sociales y Jurisprudencia. México. Editorial Revista de Ciencias Sociales y Jurisprudencia, Tomo IV. N° 1; Octubre, 1926; p.p. 34-35.

derecho real como para admitir la existencia del derecho sin-- la tenencia material de la cosa".(53)

En el concepto anterior, se precisa desde luego como una característica fundamental, la no desposesión del bien objeto del gravamen, indicándose además que la hipoteca es un derecho real.

De acuerdo con la definición de Clemente de Diego, citado por Rafael de Pina señala que la hipoteca en su consideración contractual "Es el contrato por virtud del cual se asegura el cumplimiento de una obligación principal afectando especialmente bienes inmuebles o derechos reales impuestos sobre ellos, - de tal modo que el acreedor pueda enajenarlos en el caso de -- que aquella sea vencida y no satisfecha oportunamente".(54)

En base a lo anterior, para Clemente de Diego el contrato de hipoteca es sólo uno de los modos por medio del cual se puede constituir el derecho real de hipoteca y que para él, lo -- más importante no es la naturaleza mueble o inmueble del bien a hipotecar, sino su individualización e identificación específica que no haga incierto el derecho del acreedor.

En la legislación Española la hipoteca se define tanto en la Ley Hipotecaria (55) como en el Código Civil (56) de la siguiente forma:

"La Hipoteca sujeta directa e inmediatamente, los bienes sobre qué se impone, cualquiera que sea su poseedor, al cumplimiento de la obligación para cuya seguridad fue constituida".

(53) Ripert, Georges y Boulanger, Jean, Op. Cit., Tomo VII, p. 49.

(54) De Pina Rafael, Op. Cit., p. 227.

(55) Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis. Código de las Leyes Marítimas. Madrid. Imprenta Nacional del Boletín Oficial del Estado. 1980; Artículo 28, p. 1734.

(56) Sancho Seral, Luis. "La Hipoteca". Revista de Derecho Privado, Madrid, Ediciones Revista de Derecho Privado. 1952; Artículo 1876, p. 3.

Tanto el concepto formulado en la Ley como el contenido en el Código se desprende que la hipoteca es algo accesorio, - constituido a la seguridad del cumplimiento de una obligación - sin precisar su naturaleza jurídica.

Existe pues un binomio, cuyos términos estarán siempre -- presentes en todas las figuras hipotecarias. En primer lugar, precisa la existencia de una obligación que vive y se desarrolla con independencia de la hipoteca. Una obligación que, puede adoptar las más diversas formas y que puede ser de contenido muy diverso. (57)

En segundo término al margen de esta obligación surge un deseo de garantizarla cristalizándose en la constitución de -- una hipoteca, cuya finalidad no es otra, que la de asegurar su cumplimiento.

En la Argentina la hipoteca se define en su legislación - como "El Derecho Real constituido en seguridad de un crédito, - en dinero, sobre bienes inmuebles que continúan en poder del - deudor". (58)

Esta definición es incompleta puesto que al decir "sobre bienes inmuebles" se omiten los bienes muebles como los buques o aeronaves, que en la práctica, admiten la hipoteca.

Para el Código Civil Francés la Hipoteca es un derecho -- real sobre inmuebles afectados al cumplimiento de una obligación, indivisible por naturaleza y que subsiste por entero sobre todos los inmuebles afectados, sobre cada uno de ellos y -

(57) Más adelante se estudiarán algunas figuras especiales de hipoteca en - el inciso 7 del presente Capítulo, derivadas de los distintos créditos garantizados.

(58) M. Salvat, Raymundo. Tratado de Derecho Civil Argentino. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, S.A. 1960. Cuarta Edición. Tomo IV, Derechos Reales. p.p. 22-25.

sobre cada porción de dichos inmuebles.

A nuestro criterio y visto lo anterior, la precedente definición peca de incompleta toda vez, que no señala que los bienes muebles sean objeto de hipoteca, tampoco establece que los bienes hipotecados continúan en posesión del deudor.

Una vez expuestas las anteriores definiciones vamos a ocuparnos de la hipoteca en el Derecho Mexicano:

"La Hipoteca nos dice el Artículo 2893 del Código Civil --es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor y que da derecho a éste en caso de incumplimiento de la obligación garantizada a ser pagado con el valor de los bienes en el grado de preferencia establecido en la Ley".(59)

Respecto a la expresión de garantía real empleada por el legislador de 1928 para caracterizar a la hipoteca en la definición transcrita, estimamos que la terminología resulta inadecuada y que sería más apropiado decir como lo opina Rojina Villegas (60) que la hipoteca es un derecho real de garantía, --por considerar que esta expresión tiene mayor alcance y amplitud y comprende una serie de consecuencias jurídicas que no puede abarcar la connotación de garantía real, ya que ésta viene a ser una consecuencia de derecho real y por lo tanto, consideramos que entre dichas expresiones que el legislador quiso utilizar como sinónimas, existe la misma relación que podemos encontrar al hablar de género y especie.

Debemos enfatizar que a diferencia del Código vigente, --los anteriores ordenamientos de 1870 y 1884 que rigieron la vi

(59) Código Civil para el Distrito Federal... p. 498, Artículo 2893.

(60) Rojina Villegas, Rafael. Tratado de Derecho Hipotecario, México; Editorial Porrúa, S.A., 1945; p. 11.

da jurídica civil de México, si definieron a la hipoteca como un derecho real en sus artículos 1940 y 1823 respectivamente, terminología que a nuestro parecer resulta más apropiada por las razones ya asentadas.

Conveniente citar a Luis Muñoz cuando dice que "El Código Civil de 1928 nos da en su artículo 2893 el concepto de hipoteca. Esta definición legal es bastante aceptable y solamente - axagerando las deficiencias se le puede encontrar defectos accidentales. Pero el Código en su falta de sistemática no obstante decir que al hipoteca es una garantía real es decir, derecho real, la incluye entre los contratos siguiendo la tradición de los anteriores Códigos". (61)

En nuestro concepto la siguiente definición de Rojina Villegas puede calificarse como apta para caracterizar a la hipoteca tal como se le conoce en nuestro País por concurrir en ella los requisitos o notas esenciales de que ésta se encuentra revestida.

"La hipoteca es un derecho real de garantía que se constituye sobre bienes determinados, generalmente inmuebles, enajenables para garantizar el cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al dueño del bien gravado y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación".- (62)

2.- Análisis de sus elementos

Al ser a nuestro juicio la anterior definición la más acer-

(61) Muñoz, Luis y Castro Zavaleta, Salvador. Comentarios al Código Civil, México, Cárdenas Editor, 1974; Tomo II, p.1343

(62) Rojina Villegas, Rafael, Op. Cit., p. 350.

tada y completa consideramos conducente analizar sus elementos:

- a) La Hipoteca es un Derecho Real, pues se constituye sobre -- bienes generalmente inmuebles [aunque de manera excepcional acepta bienes muebles], tal es la característica de la definición. Al señalar además que el acreedor hipotecario tendrá varias opciones para recuperar el crédito, préstamo u-- obligación convenida.

Dentro del mismo orden de ideas, en el tercer inciso del presente capítulo se analizará de manera más completa la naturaleza jurídica de la hipoteca.

- b) La Hipoteca recae sobre bienes generalmente inmuebles, determinados y enajenables. En el Código de 1870 las hipotecas podían recaer sobre el patrimonio inmueble de una persona, eran verdaderas hipotecas generales, dicha generalidad se refería no sólo a los bienes gravados, en cuanto a éstos no se determinaba, sino que también al crédito o créditos-- garantizados, debido a que no se exigía como requisito esencial la determinación en el monto de la obligación garantizada.

Las hipotecas generales se extendían en los casos de hipotecas legales o necesarias, a partir de creación del principio de especialidad, es necesario que se especifiquen los bienes -- sobre los cuales se constituye, de ahí que el Código Civil vigente diga: "La Hipoteca sólo puede recaer sobre bienes especialmente determinados".(63)

De las tres formas existentes de determinación: por individuos; género y especie, sólo se acepta la primera para los derechos reales.

(63) Código Civil para el Distrito Federal... p. 498, Artículo 2895.

En cuanto a que sean bienes enajenables nuestra legislación común dice: "Sólo puede hipotecar el que puede enajenar, y sólo pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados".(64)

Es decir, los bienes no deben ser inalienables; por la misma razón deben estar en el comercio pues en caso contrario la hipoteca sería imposible jurídicamente.

Además, no basta que estén en el comercio sino que sean enajenables, pues existen bienes en el comercio y no son enajenables verbigracia el patrimonio de familia.

Tenemos entonces que la hipoteca constituida sobre cosas fuera del comercio es inexistente, (65) y si son inalienables estará afectada de nulidad.(66)

c) La hipoteca es accesoría, "La hipoteca siempre será un contrato accesorio ya que va a garantizar una obligación principal; luego correrá la suerte del contrato principal, pero las necesidades prácticas hacen reflexionar el principio y separa la hipoteca y la obligación principal tanto en su nacimiento, en su vida y en su extensión. La hipoteca puede nacer antes que la obligación, separarse del crédito y sobrevivirle".(67)

"Se han señalado tres excepciones al principio de accesoriad de la hipoteca:

"I.- La hipoteca puede nacer antes de la obligación principal, cuando trata de garantizar obligaciones futuras, o suje

(64) Código Civil para el Distrito Federal... p. 500, Artículo 2906.

(65) Ibidem, p.p. 330 y 389. Artículos 1825 y 2224.

(66) Ibidem, p.p. 42, 330 y 389. Artículos 8, 1830 y 2225.

(67) Aguilar Carbajal, Leopoldo, Contratos Civiles, México, Porrúa, S.A. -- 1982, Tercera Edición, p.p. 270-271.

tas a condición suspensiva".(68)

Nuestro Código la consigna en la siguiente forma, "La hipoteca constituida para la seguridad de una obligación futura o sujeta a condiciones suspensivas inscritas, surtirá efectos contra terceros desde su inscripción, si la obligación llega a realizarse o la condición a cumplirse".(69)

"Tiene interés para garantizar la obligación que puede -- contraer el administrador de bienes ajenos como, tutores o albaceas.

"II.- Esta excepción ocurre cuando un tercero, constituye garantía hipotecaria para garantizar la deuda de otro sujeto, o cuando el deudor enajena el bien hipotecado, de tal suerte -- que el sujeto pasivo de la obligación accesoria es distinto su sujeto pasivo de la obligación principal, y se dice que, existe una desvinculación entre la hipoteca y el crédito, relativa a los sujetos de ambas.

"III.- Se afirma que la hipoteca puede sobrevivir al crédito en los casos de novación cuando el acreedor de la nueva -- deuda expresamente se reserva la garantía hipotecaria".(70)

d) En la hipoteca priva el principio de no desposesión del -- bien hipotecado en beneficio del deudor.

En el capítulo primero del presente trabajo quedó asentada la ventaja primordial que implicaba la no desposesión del -- bien sobre el cual se constituía el gravamen; la no despose-- sión tiene consecuencias de vital interés en el fomento del -- crédito en general así como el crédito mobiliario e inmobilia-

(68) Lemus García, Raúl. Op. Cit., p.p. 331-332.

(69) Código Civil para el Distrito Federal... p. 503, Artículo 2921.

(70) Lemus García, Raúl, Op. Cit., p.p. 331-332.

rio pues el dueño de la cosa hipotecada sigue poseyendo ésta, así como el conjunto de bienes a los cuales se extiende por incorporación, destino o pacto expreso.

"De esta suerte el propietario puede continuar con la explotación del bien y obtener todos los beneficios inherentes - sin perjudicar la garantía que se ha constituido".(71)

e) La hipoteca concede al acreedor las acciones de persecución, de venta y preferencia en el pago, en caso de incumplimiento.

"La primera es inherente a todo derecho real, la de venta corresponde a todos los contratos de garantía, y la de preferencia consiste tanto en lo referente al pago como en el grado de calidad y fecha de la constitución, la acción de venta es - para exigir la venta o enajenación del bien judicial o extrajudicial, la preferencia es una característica de definición.(72) La venta judicial es una consecuencia del ejercicio de la acción de venta en el juicio hipotecario, por su parte, la venta extrajudicial surge de un pacto entre acreedor y deudor sin -- que exista proceso hipotecario.

Para nuestra legislación en el caso de incumplimiento de la obligación principal el acreedor tendrá el derecho de exigir la venta pública del bien hipotecado y cobrarse con lo obtenido de ella y si hubiere algún sobrante podrá restituirlo - al deudor.

La acción de persecución surge cuando el deudor enajena-- el bien hipotecado a un tercero, siendo que el bien está gravado es aquí cuando el acreedor hace valer dicha acción, la cual tiene como fin hacer manifiesto su carácter de acreedor hipote

(71) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p. 357.

(72) Aguilar Carbajal, Leopoldo. Op. Cit., p. 271.

cario ante el nuevo poseedor del bien gravado.

En cuanto la acción de preferencia la hipoteca genera este derecho, que supone la existencia entre diversos titulares que afirman tener derechos de igual o diferente categoría; el acreedor hipotecario puede oponer su derecho y obtener la preferencia respecto de los acreedores quirografarios o comunes.

El principio de la preferencia tiene por objeto resolver la forma de distribución del precio de la cosa hipotecada, determinando el grado de prelación en que debe ser pagado cierto acreedor hipotecario con el producto del remate de la cosa.

En el inciso 8.2 del presente capítulo se ahondará en el estudio de los derechos anteriormente señalados.

CLASIFICACION DE LAS HIPOTECAS

Antes de comentar la legislación vigente consideramos pertinente decir que a diferencia de otras legislaciones que le han dado cabida a las hipotecas tácitas y generales, nuestros Códigos han permanecido fieles en conservar los principios esenciales de la especialidad y la publicidad que heredaron del sistema germánico y que se han transmitido al que actualmente nos rige.

A partir de la aparición del Código Civil de 1870, fue clausurado el sistema semioculto vigente en la Nueva España por Real Cédula del 9 de Mayo de 1778 que tuvo por objeto establecer los llamados Oficios de Hipoteca y que desempeñaron la función de inscribir las hipotecas especiales y expresas, pero no las tácitas y generales, que fueron admitidas hasta que entró en vigor el cuerpo legal a que nos estamos refiriendo.(73)

(73) García López, Agustín. Apuntes del Curso de Contratos, México; Escuela Libre de Derecho, 1972; Tomo II, p.p. 357 y Sigs.

En este ordenamiento, la hipoteca podía ser voluntaria y necesaria o legal, pero nunca clandestina y general.

Si consideramos a la hipoteca solamente en cuanto sus --- efectos, puntualizamos que no hay más que una sola hipoteca -- sin especies, porque los efectos de toda hipoteca se reducen a dar al acreedor, el derecho de hacer vender los bienes hipotecados y ser pagado del producto de su venta. Más, si la con sideramos respecto al modo de constituirse distinguiremos de --- acuerdo con nuestra legislación dos clases:

a) Voluntarias: Mismas que son el resultado o bien de un acuer do de voluntades entre las partes, o bien, una declaración unilateral del deudor.(74)

Para Rojina Villegas, "La declaración de la voluntad uni lateral es suficiente por sí sola para dar nacimiento a la hipoteca, independientemente de la voluntad del acreedor que sólo es requerida para el ejercicio del derecho ya constituido". (75)

Por su parte, José Lozano (76) al referirse a la hipoteca voluntaria considera que la misma puede ser originda en un con trato por acuerdo de las partes que intervienen en su celebración, o puede nacer de un acto espontáneo, por la simple volun tad de quién la constituye y sin necesidad de convención como sucedé con la constituida por el testador.

Esta última forma de constitución se da cuando por medio de un legado puede el testador convertir en hipotecario el cre dito simple, siempre y cuando dicha mejora no perjudique los-- privilegios de los demás acreedores.(77)

(74) Código Civil para el Distrito Federal... p. 503. Artículo 2920.

(75) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p.p. 147 y sigs.

(76) Lozano, José María, Derecho Hipotecario Comparado, México, Impresiones Jurídicas, 1873; p. 121.

(77) Código Civil para el Distrito Federal... p. 273, Artículo 1448.

Por lo que hace al supuesto de la hipoteca voluntaria, la Suprema Corte de Justicia de la Nación, al fallar el Amparo Directo promovido por María Esther Santillana de Ramírez, sustentó la siguiente tesis:

"Hipoteca. Basta la declaración unilateral de voluntad para constituirla. No es exacto que la hipoteca no tenga el carácter de necesaria, debe siempre constituirse por la voluntad de las partes (en plural); es decir, la hipoteca puede ser ciertamente un contrato, pero de no serlo, basta una declaración unilateral de voluntad para constituirla con todas sus consecuencias legales. Así se desprende claramente las disposiciones contenidas en los Artículos 2893 y 2920 del Código Civil para el Distrito Federal. La Primera disposición en cuanto a que no defiende a la hipoteca como un contrato, sino como una garantía real constituida sobre bienes, y la segunda disposición que distingue dentro de las hipotecas voluntarias las convenidas entre las partes o las impuestas por disposición del dueño de los bienes, caso éste último de una indudable declaración unilateral de voluntad que constituye el gravamen aunque la hipoteca sea voluntaria".(78)

- b) Necesarias: En algunas legislaciones, como la Francesa y el sistema que estuvo en vigor entre nosotros antes de la llegada del Código Civil de 1870, las hipotecas necesaria o le

(78) Castro Zavaleta, Salvador y Muñoz, Luis. 55 Años de Jurisprudencia Mexicana 1917-1971. México. Cárdenas Editor y Distribuidor, 1972, Tomo II, Civil. p. 317.

gales, han tenido el carácter de tácitas o generales y su constitución se ha derivado de la sola fuerza de la ley, -- con independencia de que el obligado a otorgarla prestare o no la garantía que se hacía extensiva a todos sus bienes -- presentes y futuros.

En la actualidad será necesaria cuando se constituye por disposición de la ley (79), ya sea mediante un contrato en el cual se ha restringido la libertad para contratar (80) a través de una declaración unilateral de voluntad.

Sin embargo, en el caso de que el deudor no acepte otorgar la garantía por los medios citados, el acreedor puede solicitar que el Juez la firme en substitución de aquel (81)(82).

Esto es a lo que Sánchez Medal llama "Hipoteca Judicial"- aunque con diversos significados se utiliza el término en los derechos Italiano y Español; aunque en el derecho Argentino -- existe analogía con nuestra legislación al señalar que la hipoteca judicial es la que se constituye por el Juez en los bienes del deudor, poniendo al acreedor en posesión de ellos, por la vía de asentamiento o por la vía ejecutiva, para que quede satisfecho su crédito.(83)

La utilidad práctica de la hipoteca judicial reside en el

-
- (79) Código Civil para el Distrito Federal... p. 505, Artículo 2931.
- (80) Sánchez Medal Ramón, De los Contratos Civiles. México, Editorial Porrúa S.A., 1983; Segunda Edición, p. 5.
- (81) La firma de la escritura por el órgano jurisdiccional tendrá efectos de "Medida de subrogación" según expresión de Chioenda, citado por Pallares, Eduardo en su Diccionario de Derecho Procesal Civil, México, - Editorial Porrúa, S.A., 1963; Cuarta Edición, p. 275.
- (82) Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, México, Editorial Porrúa, S.A., 1986; Trigésimasegunda Edición, p. 210. Artículo-515, fracción III.
- (83) Escrinche, Joaquín. Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia. México, Cárdenas Editor y Distribuido, 1979; Novena Edición, p. - 809.

hecho de dispensar al acreedor que tiene un crédito ya líquido y exigible, de proceder a la ejecución inmediata sobre los muebles o inmuebles del deudor.

Del concepto "necesaria" se deriva qué es la "hipoteca especial y expresa que por disposición de la ley están obligadas a constituir ciertas personas para asegurar los bienes que administre o para garantizar los créditos de determinados acreedores".(84)

Los sujetos activos en esta relación jurídica serán todas aquellas personas como son entre otros, los descendientes de -cuyos bienes fueron sólo administradores sus ascendientes; los incapacitados sobre los bienes que sean de sus tutores; los legatarios, el Estado, los pueblos y los establecimientos públicos sobre los bienes de sus administradores que deben ser protegidas contra eventuales abusos.(85)

En los casos de los menores o incapacitados, su incapacidad de ejercicio podrá ser subsanada por sus herederos; el Consejo Local de Tutelas; el curador, el Ministerio Público sino lo pidiesen los anteriores.(86)

ELEMENTOS DE LA HIPOTECA

La Hipoteca se encuentra constituida por tres elementos:- A) Personales, B) Reales y C) Formales. Los primeros serán objeto de análisis en el presente inciso; los segundos se remitirán en su estudio al inciso número 5 del presente capítulo y los terceros, serán materia del inciso 6 del mismo.

(84) Código Civil para el Distrito Federal... p. 505, Artículo 2931.

(85) Ibidem, p. 506. Artículo 2935.

(86) Idem, Artículo 2936.

Elementos personales de la hipoteca: -

Los sujetos que intervienen en la constitución de la hipoteca son los siguientes:

- 1.- Constituyente de la hipoteca. La hipoteca puede ser constituida por el deudor mismo, caso ya analizado, o por un tercero, (87) quienes deben tener capacidad general para contratar y facultad para enajenar. (88).

Si es un tercero el constituyente cabe aclarar que puede intervenir con o sin la conformidad del deudor.

La facultad de constituir por el deudor o el tercero tiene sin embargo, 2 excepciones:

- a) La del propietario aparente. (89)
- b) La del heredero aparente (90). Según aquella el que aparezca como titular en el registro si hipoteca su derecho, no será inválidado el mismo en relación a los terceros de buena fe aunque su derecho se anule o resuelva en virtud del título anterior o de causas que no resulten claramente del registro.

Y de acuerdo con la segunda el heredero aparente que entra en posesión de la herencia, si grava los bienes y aquel con quien contrató lo hizo de buena fe, el gravamen subsistirá aunque el heredero sea declarado incapaz, independientemente de que éste estará obligado a indemnizar al legítimo.

(87) Ibidem, p. 500, Artículo 2904.

(88) Idem, Artículo 2906.

(89) El propietario aparente es el vendedor de un inmueble, que puede, entantanto que la venta no ha sido inscrita en el Registro Público, constituir últimamente hipotecas sobre el inmueble vendido, supuesto que conserva su carácter de propietario con relación a los terceros. Borja-

(90) Código Civil para el Distrito Federal... p. 259. Artículo 1343.

2.- El acreedor. Es la persona en cuyo favor se constituye la hipoteca, misma que no requiere ninguna capacidad especial, ya sea de que hablemos de hipotecas voluntarias o necesarias.

2.- Naturaleza Jurídica

No por el carácter "Axiomático" que se le ha asignado a la naturaleza real del derecho de hipoteca hasta épocas que podemos decir recientes que han pretendido ponerlo en duda con el surgimiento de nuevas doctrinas, ha de pensarse que está prácticamente carente de interés el estudio del tema que abordamos. Muy por el contrario, entendemos que no sólo para fundamentar la crítica a las nuevas doctrinas aparentemente hoy en retirada, sino también aún bajo el punto de vista de la legislación positiva es de interés para el jurista en cumplimiento de su misión de investigador el volver a recorrer el análisis de los antecedentes de la concepción clásica y no conformarse con la realidad del instituto, porque la claridad y redacción de los textos no admite discusión.

El carácter de derecho real sobre una cosa de otro lo reconoce uniformemente los autores como "Axioma" en la legislación mundial partiendo de su origen en el Derecho Romano, donde la constitución del "*ius in re*" sigue en el derecho intermedio sin hallar a su vez mayores discusiones sobre los autores. Igual trayectoria predomina en los Siglos XVI, XVII y lógicamente al llegar la época de la codificación se impregna de esos conceptos que participan en la integración de la doctrina. (91)

Nuestro Código Civil de 1928 señala tajantemente que la -

(91) Molinas, Alberto J. Jr. "Naturaleza Jurídica de la Hipoteca", Revista de Ciencias Jurídicas y Sociales, Santa Fe, Argentina. Editorial Universidad Nacional del Litoral, AÑO XXI, 1959, No. 98-99, p. 573.

hipoteca sólo tiene el carácter de una garantía real (92). Si tuación no manejada por los Códigos de 1870 y 1884, en los cuales la hipoteca era considerada como un verdadero Derecho Real.

Prosiguiendo con nuestro estudio, expondremos una somera reseña de las tesis de algunos tratadistas que se encuentran tanto a favor como en contra de que la hipoteca tenga la tradicional naturaleza jurídica de Derecho Real.

En el Siglo XIX Buchel en 1833 ubica la hipoteca dentro de la teoría general de las obligaciones explicando una aparente armonía de los derechos de preferencia y persecución dentro de la doctrina obligacionista, sin el concepto tradicional de los "*iure in re aliena*".(93)

Recientemente la llamada teoría procesalista identificada por Francisco Carnelutti augura que tanto la hipoteca como la prenda en cuanto a su titularidad de derechos sólo da nacimiento a derechos subjetivos de naturaleza procesal.(94)

Así, Binder, citado por Rojina Villegas (95), junto con Vicente y Gella sostienen que la hipoteca es un crédito privilegiado pero no un derecho real.

Marcade, expone su doctrina, considerando que "La Hipoteca tiene por finalidad y efecto constituir al inmueble sobre el que recae en deudor de la suma debida por una persona de manera que frente al acreedor hipotecario encontramos como deudores solidarios a la persona obligada hacia él y al inmueble hipotecado. El inmueble no es el objeto de mi derecho, es el dinero que obtendré por mediación del inmueble".(96)

(92) Código Civil para el Distrito Federal... p. 498, Artículo 2893.

(93) Molinas, Alberto J. Jr. Op. Cit., p. 573.

(94) Ibidem, p.p. 574 y sigs.

(95) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p. 352.

(96) Molinas, Alberto J. Jr. Op. Cit., p. 577.

Con relación a la hipoteca mobiliaria Vallet de Goytisoló (97), señala que desde el punto de vista de su acción la hipoteca debe catalogarse dentro de los Derechos dotados de acción real es decir, dotados de "rei" persecutoriedad, por lo menos mientras le acompañe la publicidad formal registral.

Pero desde el punto de vista del derecho mismo la hipoteca se diferencia netamente de los derechos reales limitativos de dominio, pues considera que la hipoteca no concede un poder positivo sobre la cosa. No puede recaer sobre el valor de la cosa ni sobre su pretendido "*ius disponendi*". El valor sólo es la medida tomada con relación a una unidad pecuniaria de un objeto dado. Considerarlo como un objeto de una relación es confundir a éste con su dimensión. La facultad de disponer es intrínseca al derecho subjetivo, no forma parte de su contenido. (98)

Visto lo anterior, creemos acertado el afirmar que las mismas no afectan a la clásica concepción, pues como lo expresa Puig Peña, la hipoteca será un derecho real si se quiere distinto o diferente a los demás, pero al fin y al cabo, un derecho real con todas las características, consideraciones y consecuencias que la noción lleva consigo en el campo del derecho. (99)

El mismo Alberto J. Molinas dice que: "La hipoteca es evidentemente un derecho real con los matices especiales que por su carácter de derecho real de garantía han expuesto los comentaristas como Cammarotta, Baudry Lacantinerie et Lions, Fornielles [citados en su obra] y en el que si bien de primer momento el mismo permanece inactivo cobra su vigor en el momento

(97) Vallet de Goytisoló, Juan. "Introducción al estudio de la hipoteca mobiliaria y la prenda sin desplazamiento"; Revista de Derecho Privado, Madrid. Editorial Revista de Derecho Privado. 1953; tomo XXXVII, p.p. -- 506-507.

(98) Idem.

(99) Citado por Molinas, Alberto J. Jr. Op. Cit., p. 576.

de la ejecución para cubrir la garantía a la que sirve".(100)

Por su parte, Arthur Nussbaunn al señalar que "la palabra gravamen tiene la terminología del Código sentido técnico, y alude siempre a un derecho real sobre cosa ajena, considerado en su aspecto pasivo. La hipoteca por lo tanto, no engendra una simple relación personal entre acreedor y propietario, sino que entraña un derecho absoluto, válido contra todo tercero y establecido directamente sobre la cosa".(101) Las mismas -- consideraciones se pueden aplicar al Código Civil para el Distrito Federal vigente.

De la lectura del Artículo 2893 del Código Civil se aprecia la falta de sistematización del mismo aunado al error de considerar la hipoteca como una garantía real. En nuestro derecho, Rojina Villegas al particular, señala, "En la hipoteca concurre una de las características de los derechos reales: La inmediatividad del poder del sujeto sobre la cosa, puesto que la hipoteca sujeta los bienes sobre que se impone en un modo inmediato y directo y los persigue en donde quiera que se encuentre cualquiera que sea su poseedor".(102)

Ahora bien, no sólo la hipoteca tiene una naturaleza jurídica definida, sino también cuenta con ella el crédito que se deriva de ella; en este orden de ideas mencionemos que las opiniones vertidas al respecto podríamos agruparlas en tres grupos tal y como lo maneja Juan Ignacio Lessmann.(103)

Así vemos a un primer grupo que considera al crédito hipotecario como un bien de naturaleza mobiliaria, y se basa, fun-

(100) Ibidem, p. 579.

(101) Nussbaunn, Arthur. Tratado de Derecho Hipotecario Alemán, Madrid, Imprenta Helénica, 1929, Segunda Edición. p. 56.

(102) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p. 352.

(103) Lessmann Vera, Juan Ignacio. "La especialidad hipotecaria en el Derecho Venezolano". Revista de Derecho Privado, Caracas Venezuela; Editorial Revista de Derecho Privado; Abril-Junio 1984, No. 2, Año 1, p. 29.

damentalmente, en considerar que el derecho de hipoteca [Inmueble], dado su carácter accesorio no puede cambiar la naturaleza jurídica mobiliaria que tiene el crédito y obligación principal garantizada.

Un segundo grupo, considera al crédito hipotecario como - de naturaleza inmobiliaria. El hipotecarista español Antonio-Gullon Ballesteros afirma que la ley convierte al crédito personal en bien inmueble, y puntualiza que la fuerza de atracción de la hipoteca es superior al crédito y que por regla general, los créditos hipotecarios reciben trato semejante a los demás-bienes inmuebles.

Para un tercer grupo, el crédito hipotecario es una entidad compleja, compuesta de 2 elementos diversos; uno principal, la relación obligatoria garantizada de naturaleza mobiliaria y otro accesorio, la hipoteca de naturaleza inmobiliaria. Destaca este sector doctrinario que el crédito hipotecario no es -- una entidad nueva, distinta de sus componentes.

A nuestro particular concepto, la hipoteca efectivamente es un derecho real con las características propias de ellos, - como lo son el derecho de persecución, la inmediatividad del - poder sobre el bien hipotecado al incumplirse la obligación y - por su carácter de ser oponible a cualquier tercero, gracias a su publicidad, que llegue a detentar el bien gravado; así pues es un derecho real de garantía y no sólo una garantía real sobre un determinado bien; por ende jurídicamente no se debe con fundir el género que es el derecho real de garantía, con la es pecie derivada del género que vendría a ser la garantía real.

Dentro del mismo orden de ideas concluimos que el crédito del que se deriva una hipoteca conserva su carácter mueble, to da vez que un bien mueble no puede transformarse en inmueble-- por el hecho de que estén respaldados por una garantía sobre-- un inmueble, además la hipoteca en su constitución obedece a--

ciertos requisitos como el registro, mismo que no tiene vigencia para el crédito, aunque se realicen en formas espontáneas-registros de créditos hipotecarios para conferirles validez.

4.- Características Fundamentales y sus efectos

Nuestra hipoteca, a diferencia de la romana, tomada ésta en su punto máximo de evolución participa de ciertos principios que le son propios y que ahora se consideran como fundamentales.

En algunos sistemas hipotecarios extranjeros estos principios ya se observan estrictamente dado que conforman la idea de hipoteca moderna.

Nos referimos a:

- a) Realidad (104) esto es, que es un derecho real que siempre se tiene sobre el bien gravado, aunque éste pase a poder de otro poseedor o cambie de propietario, de este carácter derivan los derechos de persecución, venta y preferencia en el pago, el acreedor puede hacer valer su derecho según el grado de preferencia que le indique la ley.
- b) Accesoriedad el derecho real de garantía es siempre accesorio de una obligación personal, cuyo cumplimiento garantiza. El derecho principal cuyo cumplimiento se garantiza es un crédito, una obligación de dar que debe cumplirse en dinero. Por su carácter accesorio la hipoteca corre la suerte de la obligación principal, en cuanto a su existencia, validez, nulidad, transmisión y modalidades.

Es menester mencionar que el carácter accesorio de la hi-

(104) Código Civil para el Distrito Federal... p. 498, Artículo 2894.

poteca tiene 3 excepciones ya expuestas al analizar la definición propuesta por Rojina Villegas en el inciso 2 de este capítulo.

El crédito garantizado puede cederse cumpliendo las formalidades previstas en la ley.(105)

Si está documentado en obligaciones a la orden o al portador será transmisible por endoso o por la simple entrega de título (106) y la hipoteca se transmitirá en la misma forma siguiendo a la obligación principal.

c) Inseparabilidad: En relación con la hipoteca representa la adherencia de ésta al bien hipotecado en tanto que el gravamen subsista, aunque pase a poder de tercero, pues, como dispone el Artículo 2894 del Código Civil para el Distrito Federal, los bienes hipotecados quedan sujetos al gravamen impuesto aunque pasen a poder de tercero; a pesar de las sucesivas enajenaciones que de ésta se haga.(107)

d) Indivisibilidad, Especialidad y Publicidad: en este punto-- nuestro sistema hipotecario se apartó de la hipoteca romana, clandestinidad y generalidad, para adoptar el sistema germánico, especialidad y publicidad.

Como vimos en el más alto grado de evolución del sistema romano, se carecía de un medio adecuado para dar a conocer a los terceros los gravámenes que pudiera reportar un bien, ya que lo único que se establecía era la posibilidad de ejercer acción penal por el delito de estelionato (108) contra el deudor que al momento de constituir una hipoteca no manifestaría los gravámenes que reportaba el bien.

(105) Ibidem, p. 504, Artículo 2926.

(106) Idem, párrafo II.

(107) De Pina, Rafael, Op. Cit., p. 286.

(108) Delito que comete el que oculta en un contrato la obligación o gravamen que pesa sobre una finca.

Fue por esto que el legislador adoptó un medio seguro para hacer que los terceros se enteraran de los gravámenes publicándolos en una oficina especializada.

Pero de nada hubiera servido esa publicidad, si hubiera existido la posibilidad de hipotecar todos o una parte determinada de los bienes del deudor, ya que por la totalidad hubiese sido imposible el registro por el carácter potencial del patrimonio; y por la parcialidad sería ilógico pretender la publicación de los gravámenes sino se sabe sobre cuál o cuáles recae, el principio de publicidad.

Así se hizo necesario también limitar las hipotecas a bienes determinados específicamente, con lo que la posibilidad de publicar los gravámenes quedó totalmente garantizada, principio de especialidad.

Estos 2 principios, aunados al de indivisibilidad de la hipoteca -repercusión de aquellos- conforman también los principios de la hipoteca moderna.

Por el principio de indivisibilidad "La hipoteca subsistirá íntegra aunque por pago o por otro medio de extinción se reduzca la obligación garantizada; y, asimismo, gravará cualquier parte de los bienes hipotecados que queden aunque el resto de ellos hubiere desaparecido" (109) según el viejo aforismo "*tota in toto et tota in qualibet parte*".(110)

O como nos señala Messineo "El carácter de indivisibilidad de la hipoteca debe entenderse, ante todo, en el sentido de que cada uno de los que adquiere una parte del único bien hipotecado están -en la hipótesis de división de éste- sometidos

(109) Código Civil para el Distrito Federal... p. 501, Artículo 511.

(110) Toda en todo y toda en cualquier parte.

dos a soportar, sobre la parte respectiva, la satisfacción de la deuda entera, pero además, en el sentido de que, si varios bienes están sometidos a hipoteca por garantía de un solo y mismo crédito, el acreedor puede hacer valer todo entero su crédito sobre cada uno -a elección- de los bienes gravados y no está obligado a dividir la acción hipotecaria y hacerla valer por partes proporcionales sobre cada uno de los mismos bienes-- los dos aspectos señalados de la indivisibilidad se refieren al bien o bienes o al crédito garantizado". (111)

Ramón Sánchez Medal (112) nos habla de las 2 excepciones a la regla general de la indivisibilidad, en los siguientes términos: "primera, cuando, se hipotecan varias fincas para seguridad de una misma deuda, en cuyo supuesto hay que precisar por qué parte del crédito responde cada bien Art. 2912; segunda, -- cuando se hipoteca una finca susceptible de ser fraccionada, en cuyo caso pueden obtener liberaciones parciales Art. 2913 y para ello por excepción se permite implícitamente al deudor el pago parcial de su deuda Art. 2078 Código Civil".(113)

e) Formalidad. La hipoteca requiere determinados requisitos -- formales de validez que varían según el origen de la misma. Nunca es tácita ni se presume (114). La que nace de un contrato se extenderá en documento privado firmado por los contratantes ante 2 testigos cuyas firmas se ratifiquen ante el Notario, Juez de Paz o Registro Público de la Propiedad, si su monto no excede de cierta suma módica que ha variado con el tiempo. (115)

(111) Messineo, Francesco. Manual de Derecho Civil y Comercial. Buenos Aires. Traducción de Santiago Sentis Melendo. Ediciones Jurídicas, Europa América, 1971, tomo IV, p.p. 100-110.

(112) Sánchez Medal Ramón. Op. cit. p. 390.

(113) Borja Soriano, Manuel, parece no concederles el carácter de excepciones al decir "La hipoteca de que trata nuestro Código tiene el carácter de divisible citando el Artículo 2982" que a nuestro parecer confirma la regla de indivisibilidad.

(114) Código Civil para el Distrito Federal... p. 503, Artículo 2919.

(115) Ibidem. p. 403, Artículo 2317.

Si excede de esta cantidad deberá otorgarse en escritura-- pública. La que garantiza obligaciones a la orden o al portador necesita de la formalidad necesaria para revestir de validez a esos documentos. La constituida por testamento, como éste puede otorgarse en documento público o privado en la misma forma se extenderá la hipoteca hecha por el legatario a favor-- de su acreedor. (116)

5.- Bienes que pueden ser hipotecados

Existe una diferencia esencial entre el Código de 1884 y-- el vigente, pues el primero, exigía que la hipoteca fuera constituida exclusivamente sobre bienes inmuebles, predios o derechos reales constituidos sobre los mismos, a diferencia del Código vigente que dice la hipoteca sólo puede recaer sobre bienes especialmente determinados (117); pero no exige que sean -- bienes inmuebles, esto da la posibilidad de que algunos muebles, buques, ferrocarriles y aeronaves, puedan ser gravados; además-- el Artículo 2903 del Código en vigor dice que "La hipoteca constituida sobre derechos reales sólo durará mientras éstos subsistan...". (118)

Siguiendo nuestro ordenamiento civil (119), la hipoteca recae sobre bienes corporales o cosas muebles o inmuebles y se extiende además aunque no se exprese en el título constitutivo de la misma a las accesiones, mejoras y muebles incorporados al inmueble gravado según lo manda el Artículo 2896 del Código Civil. (120)

(116) Ibidem, p. 273, Artículo 1448.

(117) Ibidem, p. 498, Artículo 2895.

(118) Ibidem, p. 500, Artículo 2903.

(119) Ibidem, p. 498, Artículo 2893.

(120) Idem, p. 498, Artículo 2896.

Desde luego en la fracción primera del artículo antes citado se hace referencia a las accesiones naturales, contándose entre ellas según la ley, el aluvión (121), la avulsión (122), la mutación de cause (123).

La segunda fracción dice que la hipoteca se extiende a las mejoras hechas por el propietario en los bienes gravados. Aquí distinguimos tres clases de mejoras: Necesarias (124) sin las cuales la finca se pierde o desmejora; útiles (125) que sin ser necesarias, aumentan el valor de la cosa; y las voluntarias --- (126) que sólo sirven de ornato a la cosa o para comodidad del poseedor, extendiéndose sin lugar a dudas la hipoteca a las 3-clases de mejoras ya mencionadas.

La fracción tercera se extiende a los muebles incorporados permanentemente al inmueble hipotecado. Se trata pues, de bienes muebles por naturaleza a los que por destino se les da la calidad de inmuebles y que no pueden separarse sin deterioro -- irreparable del inmueble, incluyendo la disposición tanto las incorporaciones realizadas antes de constituirse la hipoteca, -- como las incorporadas con posterioridad.

La fracción cuarta se refiere a los nuevos edificios que el propietario construya sobre el terreno hipotecado o a los -- nuevos pisos que levante sobre los edificios ya gravados; no encontramos dificultad de alguna índole dado que es el mismo propietario del bien hipotecado el que realiza las construcciones -- pero, hay otros casos en que sí existe problema como lo señala -- Rojina Villegas. (127)

(121) Ibidem, p. 204, Artículo 908, 909.

(122) Idem, p. 204, Artículo 910.

(123) Idem, p. 204, Artículo 914.

(124) Ibidem, p. 191, Artículo 817.

(125) Idem, p. 191, Artículo 818.

(126) Idem, p. 191, Artículo 819.

(127) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p.p. 366 y 367

- 1.- Se construye en predio propio con materiales ajenos.
- 2.- Se construye en predio ajeno con materiales propios.
- 3.- Se construye en predio ajeno con materiales ajenos.

Estos tres casos se aplican a los casos de siembras y plantaciones.

En el primer caso, la hipoteca se extiende a lo edificado, plantado o sembrado, dado que el propietario adquiere los materiales de construcción, las plantas y las semillas, según las reglas de la accesión artificial y aplicando el Artículo 897 -- del Código Civil quedará obligado al pago de los materiales --- plantas y semillas y a resarcir los daños y perjuicios en el caso de haber procedido de mala fe. (128)

En el segundo caso planteado la hipoteca del predio se extiende a lo edificado plantado o sembrado, en caso de que el -- propietario haga suya la construcción, la plantación o la siembra ya que viene a constituirse una unidad, un todo indivisible. Pero la hipoteca de una construcción levantada en terreno ajeno no comprende el área en la cual se encuentra de conformidad a lo dispuesto por el Artículo 2899 del Código Civil. (129)

Igual solución amerita el tercer caso, dado que el propietario del predio hipotecado adquiere lo construido, plantado o sembrado, con la sola obligación de pagar el material, la planta o la semilla, siempre que el que construyó, plantó o sembró no haya procedido de mala fe y con ello el predio se beneficie. (130)

El Código vigente acepta de manera excepcional la hipoteca sobre derechos reales, muebles y créditos cuando ambos sean sus

(128) Ibidem, p. 202, Artículo 897.

(129) Ibidem, p. 499, Artículo 2899.

(130) Ibidem, p. 202, Artículo 897.

ceptibles de registro.

Sin embargo, el Código permite de manera ordinaria hipotecar derechos reales impuestos sobre bienes inmuebles, así pues, siguiendo la clasificación que al respecto realiza Raúl Lemus-García (131) tenemos:

a) Hipoteca sobre la copropiedad: "El artículo 1978 del Código Civil de 1870 decía "El predio común no puede ser hipotecado en su totalidad sino con consentimiento de todos los copropietarios, pero éstos pueden hipotecar sus respectivas porciones", el Código de 1884 en su Artículo 1855 reprodujo la primera parte del precepto anterior y suprimió las palabras "pero éstos pueden hipotecar sus respectivas porciones", porque "poseyéndose la cosa pro indiviso no puede determinarse la porción que corresponde a cada propietario, y por lo mismo es imposible hipoteca especial sobre parte cierta y determinada". (132)

El Código vigente, retoma en parte que el predio común no puede ser hipotecado sino con el consentimiento de todos los copropietarios. El copropietario puede hipotecar su cosa indivisa y al dividirse la cosa común, la hipoteca gravará la parte que le corresponda en la división. (133)

Desde luego, se hará una anotación preventiva en el Registro Público, al margen de la inscripción de la propiedad sobre la cual se constituyó la hipoteca, que grava una porción alícuota del bien común, sin perjuicio de que se inscriba la hipoteca en el libro correspondiente.

(131) Lemus García, Raúl. Op. Cit., p.p. 344-348.

(132) Borja Soriano, Manuel. Op. Cit., Tomo IV No. 2, p. 82.

(133) Código Civil para el Distrito Federal... p. 218, Artículo 1002.

- b) Hipoteca sobre nuda propiedad (134), puede hipotecarse la -- nuda propiedad, en cuyo caso, si el usufructo se consolidare con ella en la persona del propietario, la hipoteca se extenderá al mismo usufructo si así se hubiere pactado.
- c) Hipoteca de usufructo. El derecho de usufructo es susceptible de hipotecarse, de acuerdo con lo prescrito con nuestra ley.

Borja Soriano citando la Ley Hipotecaria Española (135), -- dice que podrá hipotecarse el derecho de percibir los frutos en el usufructo "*Ius fruendi*".

Así tenemos que "el usufructuario puede gozar por sí mismo de la cosa usufructuada. Puede enajenar, arrendar y gravar su derecho de usufructo, pero todos los contratos que celebre como usufructuario, terminarán con el usufructo." (136)

Así pues la existencia del gravamen se encuentra supeditada a la duración del usufructo.

- d) Hipoteca sobre hipoteca: refiriéndose a esta materia Borja-- Soriano (137), al citar a Girard, establece la distinción entre el derecho principal garantizado y el derecho real de -- garantía.

"El titular de un crédito puede hipotecarlo "*pignus nominis*". El título de un crédito garantizado con una hipoteca puede hipotecar la hipoteca sin el crédito "*pignus pignoris*". (138)

(134) Del Latín "Nuda Propietas" es el derecho que resta al propietario durante la duración del usufructo, al ser despojado del disfrute; en -- una forma más sencilla, es la propiedad separada del goce de la cosa. Ripert, Georges y Boulanger, Jean. Op. Cit. Tomo VI, p. 473.

(135) Borja Soriano, Manuel. Op. Cit., p. 84.

(136) Código Civil para el Distrito Federal... p. 218, Artículo 1002.

(137) Borja Soriano, Manuel. Op. Cit., p. 85.

(138) Ibidem, p. 84.

En el caso del "*pignus nominis*" es el crédito el que se compromete en el "*pignus pignoris*" es solamente la hipoteca sin el crédito; es en esta última, sobre la cual se constituye la hipoteca sobre hipoteca, y por lo tanto existe el peligro de que si se extingue el crédito garantizado con la primera hipoteca, se extinguirá ésta.(139)

Como se ve, la hipoteca de hipoteca no es una garantía sólida, porque lo accesorio sigue la suerte de lo principal.

e) Hipoteca de servidumbres: Las servidumbres como derechos reales son predios, no pueden ser hipotecadas independientemente del fundo dominante.

La razón de esta prohibición obedece al principio de que las servidumbres son inseparables del inmueble al que pertenecen, a tal virtud, en consecuencia, no tiene ningún valor económico la servidumbre desvinculada del predio al que sirve, y jurídicamente no es posible esta separación.

Es pertinente señalar dentro de este rubro a la hipoteca sobre bienes hipotecados. Es válida esta hipoteca según lo ordena el Código Civil al afirmar: "Pueden también ser hipotecados los bienes que ya lo estén anteriormente aunque sea con el pacto de no volverlos a hipotecar, salvo en todo caso los derechos de prelación que establece este Código. El pacto de no volver a hipotecar es nulo".(140)

6.- Publicidad, Registro y Constitución

Respecto a la publicidad de la hipoteca nuestro Código Civil vigente sólo requiere la inscripción en el Registro Público

(139) Ibidem, p. 65.

(140) Código Civil para el Distrito Federal... p. 499, Artículo 2901.

de la Propiedad y del Comercio para que el acto surta efectos--
contra terceros, pero no para que exista entre las partes. Ori-
ginándose sólo una nulidad relativa que se convalida al reali-
zarse la inscripción.(141)

La publicidad en el régimen inmobiliario se exige en:

- a) La adquisición, transmisión o modificación del dominio sobre bienes inmuebles.
- b) La Constitución, adquisición, transmisión o modificación de la hipoteca y demás derechos reales, ya sean de garantía ya de aprovechamiento.
- c) Las causas de rescisión o resolución que pueden afectar al dominio, la hipoteca o los demás derechos reales.(142)

El Registro: El Código Civil vigente estatuye que todo --
aquel que tenga interés jurídico legítimo en la inscripción del
acto, derecho o contrato de que se trate, podrá solicitar ante
el Registro Público dicha inscripción, e inclusive puede hacer-
lo el mismo Notario que haya otorgado la escritura.(143)

Todo Notario que autorice una escritura en que se adquiera
o se transmita, modifique o se extinga el dominio o posesión de
bienes raíces o en la que se haga constar un crédito que tenga
preferencia desde que se ha registrado, debe dar aviso preventi-
vo al Registro Público de la Propiedad, para que se anote al --
margen de la inscripción que sobre la propiedad se ha practica-
do dicho acto.(144)

La inscripción definitiva de un derecho que haya sido ano-
tado preventivamente surtirá sus efectos desde la fecha en que-

(141) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p. 440.

(142) Idem.

(143) Código Civil para el Distrito Federal... p.p. 525-526, Artículo 3018.

(144) Ibidem, p.p. 524-525, Artículo 3016.

la anotación se produjo.(145)

Constitución: La hipoteca puede constituirse por contrato, testamento, acto unilateral y por ley.

Las tres primeras formas dan lugar a la hipoteca voluntaria, y la última a la necesaria o legal.

La hipoteca es un contrato formal del cual se deriva un derecho real de garantía que, o se otorga en escritura privada -- firmada por ambas partes ante 2 testigos, cuando el crédito que se garantiza con hipoteca no excede de treinta mil pesos.(146)- o bien, se otorga en escritura pública si el crédito excede de tal cantidad.(147)

Lo anterior sin perjuicio en uno y otro caso del valor de la finca hipotecada.

Cuando la constitución de la hipoteca se haya realizado en escritura privada, hay que observar la formalidad de la ratificación de firmas de los contratantes por el Notario, el Corredor Público, o el Juez de Paz, en sus respectivos casos para su inscripción en el Registro Público de la Propiedad.(148)

7.- Modalidades de la hipoteca

También se les conoce como especies de hipoteca; de tal forma que las más conocidas son:

a) Hipoteca de Propietarios: Se llama hipoteca de propietario--

(145) Ibidem, p. 525, Artículo 3017.

(146) Ley del Notariado para el Distrito Federal, México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, Séptima Edición, p. 52, Artículo 78.

(147) Idem.

(148) Código Civil para el Distrito Federal... p. 521, Artículo 3005, Fracción III.

la que en derecho Alemán se reconoce en favor del mismo dueño de la finca gravada, para disponer libremente de ese derecho real o mantener preferencia ante otros acreedores hipotecarios de distinto rango. (149)

- b) Hipotecas Amortizables: Son aquellas que por virtud de pagos parciales va disminuyendo el importe de capital y con ello el de los intereses, hasta saldar totalmente el crédito que la hipoteca ha garantizado. (150)
- c) Hipoteca sobre una obligación futura: Existen en nuestro derecho dos tipos diferenciados de hipotecas de seguridad. -- 1- La hipoteca constituida para la seguridad de una obligación futura o sujeta a condición suspensiva en la que no se ha precisado el monto o cuantía de la obligación misma, y -- 2- La hipoteca constituida para la seguridad de una obligación suspensiva, en la que se fija de antemano el tope límite de la responsabilidad del deudor. (151)
- d) Hipoteca Naval: Es la constituida sobre embarcaciones mercantes y ésta se encuentra reglamentada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, misma que será objeto de amplio estudio en el tercer capítulo del presente trabajo. (152)
- e) Hipoteca Aérea: Es indudable el carácter mueble de una Aeronaute, de tal forma que la influencia de la hipoteca naval permite que las primeras sean objeto de garantía de créditos hipotecarios. (153), sin embargo en nuestro país no se dice nada de ella al respecto.
- f) Hipotecas Refaccionarias: Trátase de préstamos hechos a con-

(149) Rojina Villegas, Rafael. Op. cit., p. 515.

(150) Ibidem, p. 521.

(151) Sánchez Medel, Ramón. Op. cit., p. 427.

(152) Lemus García, Raúl. Op. cit., p. 351.

(153) Cabanellas, Guillermo. Op. cit., 311.

tratistas o a empresarios de construcción, en las grandes -- ciudades, para facilitarles la edificación de los solares adquiridos con este fin. Los préstamos refaccionarios se realizarán siempre bajo garantías hipotecarias y de ellos tomaban su nombre las hipotecas correspondientes.(154)

8.- Extinción de la hipoteca

En este inciso nos referiremos a los modos de extinción de la hipoteca.

Dichos modos son:

"I.- Cuando se extinga el bien hipotecado" (155), en este caso la obligación garantizada con la hipoteca subsiste si bien la hipoteca se extingue, esto sólo se debe al carácter de especialidad de la hipoteca, que hace que necesariamente recaiga sobre bienes determinados.

Sin embargo siguiendo el principio de indivisibilidad de la hipoteca, si la destrucción del bien es sólo parcial, la hipoteca subsiste sobre el resto del bien. Al respecto el Código dice: "Si la finca estuviere asegurada o se destruyere por incendio u otro caso fortuito, subsistirá la hipoteca en los restos de la finca". Y "La hipoteca... gravará cualquier parte de los bienes que se conserven aunque el restante hubiere desaparecido".(156)

En caso de insuficiencia de la garantía por el deterioro--parcial o total de la cosa podrá el acreedor exigir que se mejore

(154) Lemus García, Raúl. Op. Cit., p. 352.

(155) Código Civil para el Distrito Federal... p. 507, Artículo 2941, Fracción I.

(156) Ibidem, p. 500, Artículo 2907.

re la hipoteca hasta que, a juicio de peritos, garantice debidamente la obligación principal, y si esto no sucede, podrá pedir el vencimiento del plazo si la obligación estaba sujeta a esa-modalidad.

"II.- Cuando se extinga la obligación a la que sirvió de--garantía" (157), caso en el cual, por vfa de consecuencia se extingue también la hipoteca.

Sánchez Medal (158) señala dos aparentes excepciones a la regla de que la extinción de la deuda extingue también a la hipoteca que la garantiza, creemos justo transcribir textualmente el criterio del autor citado:

"a).- Aunque la obligación se haya extinguido por dación--en pago y consiguientemente también se haya extinguido la hipoteca que la garantizaba, puede, sin embargo, revivir esta hipoteca si el acreedor sufre la evicción de la cosa que se le dio en pago o se pierde ella por culpa del deudor cuando todavía se hallaba en su poder, Artículo 2942 Código Civil. En realidad, no hay propiamente en este caso la subsistencia de la hipoteca, ya sin obligación alguna garantizada por ella, sino que se trata de un pago condicional de la obligación.

"Al efecto la extensión de ésta, a través de dicho pago,-- queda sujeta a la condición resolutoria de que la cosa dada en pago sea arrebatada al acreedor por virtud de la evicción, ya que al realizarse ésta, "el pago queda sin efecto" Artículo --- 2942, y de manera retroactiva renace simultáneamente con la --- obligación, Artículo 2026 la hipoteca que la garantizaba, pero, con la necesaria salvedad de si la hipoteca ya se hubiera cancelado en el Registro Público de la Propiedad, "revivirá solamente desde la fecha de la nueva inscripción "Artículo 2943 Código

(157) Ibidem, p. 507, Artículo 2941, Fracción II.

(158) Sánchez Medal, Ramón. Op. Cit., p. 397.

Civil.

"b).- Si la obligación se extingue por novación, se extingue también la hipoteca que la garantizaba, pero, puede convenirse por las partes que la hipoteca pase a la -- nueva obligación para lo cual se requiere el consentimiento de la persona a quien pertenezca el bien hipotecado -- (Artículos 2220 y 2221). En rigor, ni se trata de mantener viva una hipoteca sin el soporte de una obligación, sino que en el fondo, hay sólo un traspaso de la hipoteca, de la vieja obligación extinguida a la nueva obligación que la sustituyó".

En obvio de repeticiones es implícito que la extinción de la hipoteca se efectúa por la extinción de la misma obligación que se garantiza a diferencia de la hipótesis inicialmente planteada.

"III.- Cuando se resuelva o extinga el derecho del deudor sobre el bien hipotecado" (159) quedando éste obligado a reconstituir una nueva hipoteca o a pagar daños y perjuicios en caso contrario.

"IV.- "Cuando se expropie por causa de utilidad pública el bien hipotecado", observando lo dispuesto en el Artículo 2910 (160). En éste caso, la hipoteca se extinguirá automáticamente ya que puede ser que al momento de la expropiación del bien quede fuera del comercio y -- por ende, conforme a lo que hemos expuesto ya no será -- bien hipotecable.

(159) Código Civil para el Distrito Federal... p. 507, Artículo 2941, fracción III.

(160) Ibidem, p. 507, Artículo 2941, Fracción IV.

Aplicándose el Artículo 2910 podemos decir que en este caso subsistirá lógicamente, por la parte no afectada. Además el importe de la expropiación quedará afecto al pago de la obligación garantizada o a garantizar, si la obligación es de plazo--no cumplido.

"V.- Cuando se remate judicialmente la finca hipotecada, -teniendo aplicación lo prevenido en el Artículo 2325 (161). En este supuesto, con base a la disposición mencionada (162), la--cosa pasará libre de todo gravámen al comprador, ordenando el--juez la cancelación respectiva.

Con fundamento en el ya mencionado Artículo 2910, el impor--te del remate se destinará a pagar el crédito si el plazo a que estaba sujeto ya venció o bien, se afectará a garantizar el pa--go si aún no se cumple.

"VI.- Por la remisión expresada del acreedor". (163)

Por remisión debemos entender, "el acto por virtud del ---cual el acreedor dimite voluntaria y unilateralmente el derecho de exigir, total o parcialmente a su deudor, el pago de la pres--tación debida". (164)

Asimismo, el efecto que en este medio de extinción se pro--duce es llamado "efecto secundario" ya que la extinción de la -principal repercute sobre la accesoria con base en el principio

(161) Ibidem, p. 507, Artículo 2941, Fracción V.

(162) Ibidem, p. 401, Artículo 2325.

(163) Ibidem, p. 507, Artículo 2941, Fracción VI.

(164) Gutiérrez y González, Ernesto. Derecho de las obligaciones. Puebla,--Pue., Editorial Cajica, S.A., 1971, Cuarta Edición, p. 865.

establecido en el Artículo 2210, que expresamente dice:

"Artículo 2210- La condonación de la deuda principal extinguirá las obligaciones accesorias, pero las de éstas deja subsistente la primera".

"VII.- Por declaración de estar prescrita la acción hipotecaria".(165)

"VIII.- Por falta de presentación del crédito hipotecario para su reconocimiento en la quiebra del deudor dentro del plazo concedido para el efecto por el juez de la quiebra. (Artículo 224 de la Ley de Quiebras y suspensión de pagos), ya que tal omisión hacer perder la hipoteca y convierte el crédito hipotecario en crédito común para cobrarse en moneda de quiebra".(167)

"IX.- Por haberse cumplido el término de duración de la hipoteca pactado, o legal".(168)

Antes de avocarnos al estudio de la Cédula hipotecaria y-- del juicio hipotecario a manera de complemento a lo ya señalado deseamos exponer algunos aspectos que presentan importancia.

Duración de la hipoteca, la regla general señala que la hipoteca dura lo que la obligación que garantiza y cuando ésta no tuviere término para su vencimiento, la hipoteca no podrá durar más de diez años, pero puede tener una duración menor que la duración principal.(169)

(165) Código Civil para el Distrito Federal... p. 507, Artículo 2941, fracción VII.

(166) Ibidem, p. 502, Artículo 2918.

(167) Sánchez Medal, Ramón. Op. Cit., p. 400.

(168) Ibidem, p. 504, Artículo 2927.

(169) Idem.

Prórroga de hipoteca, la hipoteca puede prorrogarse expresa y tácitamente, la primera es la que convienen las partes,-- la segunda es cuando por primera vez se prorroga el paso de la obligación principal.

En lo referente a los bienes litigiosos, éstos podrán ser hipotecados, siempre que la demanda haya sido inscrita en el-- Registro Público de la Propiedad y del Comercio con anterioridad a la constitución de la hipoteca, o bien en la escritura-- de la hipoteca se haya hecho mención del litigio pendiente. -- (170) (171)

El crédito garantizado se extiende a los intereses-- hasta por tres años, a menos que se haya pactado expresamente-- que se garantizan los intereses por más tiempo, con tal de que el término pactado no exceda del de prescripción de los intere-- ses y se haya tomado razón de la estipulación en el Registro-- Público de la Propiedad.

La consolidación es una causa de extinción de la hipoteca, no prevista en el Código Civil en su artículo 2941, sin embargo, sí se encuentra contemplada en la legislación civil bajo-- el término confusión, la cual se verifica cuando una persona-- es al mismo tiempo acreedor y deudor (172), originándose la ex-- tinción directa de una obligación.

Respecto a la hipoteca "hay consolidación cuando el adqui-- rente del predio hipotecado es a su vez adquirente de la hipo-- teca, o bien, cuando el titular de la hipoteca adquiere la co-- sa hipotecada. Como nadie puede tener gravamen sobre cosa pro-- pia [fuera de los casos señalados para la hipoteca de propiedad

(170) Ibidem, p. 499, Artículo 2898, Fracción VI.

(171) Sánchez Medal, Ramón. Op. Cit., p. 388.

(172) Código Civil para el Distrito Federal... p. 387, Artículo 2205.

rio], lógicamente, al reunirse en una sola persona la propiedad y el derecho real de hipoteca, ésta se extingue".(173)

La extinción de la hipoteca no conduce automáticamente -- también a la eliminación de ella, es necesaria pues la cancelación de la inscripción y hasta puede ocurrir que la inscripción quede firme y que, por consiguiente, la hipoteca formalmente, continúe subsistiendo, no obstante haberse producido -- una causa de extinción de ella, como es posible cuando el deudor, aun estando interesado en obtener la cancelación, descuide el solicitarla.

8.1.- El Juicio Hipotecario

En toda hipoteca existe una obligación principal que se puede derivar por ejemplo de un contrato de mutuo, de un reconocimiento de adeudo, o de un crédito refaccionario, pero la garantía hipotecaria al igual que la prendaria, es una obligación accesoria que pesa sobre determinados bienes para garantizar al acreedor la obligación principal.

A tal efecto "Si el crédito que se cobra está garantizado con hipoteca, el acreedor podrá intentar el juicio hipotecario, el ejecutivo o el ordinario".(174)

La doctrina y la jurisprudencia señalan que no es precisamente el gravamen hipotecario el que origina la posibilidad de utilizar los procedimientos a que alude el precepto legal invocado, sino la naturaleza de las obligaciones que cada uno tutela, el hipotecario por ejemplo, tutela la obligación real accesoria de garantía; el ejecutivo, la obligación principal que--

(173) Rojina Villegas, Rafael. Op. Cit., p. 599.

(174) Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal... p. 109
Artículo 462.

es de naturaleza personal y el ordinario, la personal que por alguna causa, no puede exigirse a través de la vía ejecutiva.

Antes de iniciar el estudio del juicio hipotecario, consideramos pertinente realizar un breve esbozo sobre el desarrollo procesal de los juicios ordinario y ejecutivo.

Como ya se ha mencionado, la hipoteca es accesoria a una obligación principal, así pues, el acreedor en base a sus intereses puede hacer valer en juicio ordinario la satisfacción de la obligación principal sin recurrir a efectivizar la garantía dada.

El juicio ordinario civil se inicia con la presentación de la demanda y demás documentos prevenidos en el Artículo 255 del Código de Procedimientos Civiles para el D.F. vigente, una vez presentada la demanda se correrá traslado de la misma a la persona o personas en contra de las cuales se entablan, emplazándolas para que la contesten en un plazo de 9 días haciéndovaler en ese mismo acto sus excepciones.

Una vez fijada la litis, se abre la etapa probatoria del proceso, consistiendo en a) ofrecimiento; b) admisión y c) desahogo de las pruebas admitidas a través de los medios de prueba que reconoce la ley.(175)

Agotada la etapa anterior el proceso entra en la fase de alegatos en que ambas partes formulan las argumentaciones jurídicas tendientes a demostrar al tribunal la aplicabilidad de la norma abstracta al caso concreto, con base a las pruebas aportadas por las partes.

La siguiente fase del proceso tiende a resolver la litis-

(175) Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal... p.p.-- 74-75-76, Artículos 278, 285 y 289.

en el momento en que el tribunal dicta sentencia y se produce la ejecución de la misma.

Retomando la disposición del Artículo 462 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, el acreedor hipotecario podrá satisfacer la obligación principal a su favor, por medio del juicio ejecutivo.

El juicio ejecutivo contiene la característica de que, al momento de presentarse la demanda se ordena el embargo de bienes que garanticen el pago, emplazándose personalmente al deudor para que en un plazo de 9 días ocurra a hacer el pago o a poner excepciones.

Los juicios ejecutivos contendrán siempre 2 secciones, la principal conteniendo la demanda, la contestación, el juicio y su sentencia, regulado lo anterior por las disposiciones aplicables a juicio ordinario.

La segunda sección contendrá el auto de ejecución y todo lo relativo a ésta, a la depositaria y sus incidentes, a la mejora y reducción del embargo, al avaluo y remate de los bienes; esta sección siempre se tramitará por separado.

Entremos ahora al estudio de la tercer vía con que cuenta el acreedor hipotecario para obtener el pago de su débito, --- siendo ésta el juicio hipotecario, éste se conceptúa de la siguiente manera: "El juicio hipotecario, en general, es aquel en el que se ejercita alguna de las 7 acciones hipotecarias -- que reconoce la ley, y que son: acción constitutiva de la hipoteca, acción de ampliación de la hipoteca, acción de división de la hipoteca, de inscripción o cancelación del gravamen hipotecario, de pago de dicho crédito, y de prelación y pago.

"Pero el juicio hipotecario propiamente dicho, sólo concierne a estas 2 últimas acciones. Las cinco restantes se ---

ejercitarán en la vfa sumaria general".(176)

En cuanto a la acción constitutiva se da para la ampliación o constitución de una hipoteca que sea debida por mandato o por voluntad del interesado, también se refiere a los casos en que la hipoteca ha de llevarse a cabo de acuerdo con lo estipulado en un contrato o en un testamento.

Vislumbramos aquí 2 tipos de hipotecas, las voluntarias-- que nacen por contrato, testamento o donación por causa de --- muerte, y las necesarias que nacen por mandato de la ley.

Eduardo Pallares considera que la acción constitutiva de hipoteca no es una acción real en virtud de que "1.- Deriva de un derecho de naturaleza personal y no de un derecho de naturaleza real. 2.- Porque sólo puede ejercitarse contra determinadas personas. 3.- Porque no tiene por objeto la persecución de un bien determinado. 4.- Porque no se presume la existencia de un derecho real".(177)

Otra de las acciones hipotecarias es la que tiene por objeto dividir la hipoteca en los términos previstos en la siguiente forma "Cuando una finca hipotecada, susceptible de ser fraccionada, convenientemente, se divida, se repartirá equitativamente el gravamen hipotecario entre las fracciones. Al -- efecto, se pondrán de acuerdo el dueño de la finca y el acreedor hipotecario, y si no se consigue ese acuerdo la distribución del gravamen se hará por decisión judicial, previa audiencia de peritos".(178)

(176) Pallares, Eduardo. Diccionario de Derecho Procesal Civil. México, -- Editorial Porrúa, S.A., 1984, Décimo Sexta Edición, p. 496.

(177) Pallares, Eduardo. Tratado de las Acciones Civiles. México, Edit--- rial Porrúa, S.A., 1981, Cuarta Edición, p. 204.

(178) Código Civil para el Distrito Federal... p. 501, Artículo 2913.

En cuanto a la acción de registro, tiene por objeto la -- inscripción en el Registro Público de la Propiedad del título hipotecario, dicha acción es ejercitada en contra del Director del Registro Público de la Propiedad, en los casos que se niegue a efectuar la inscripción y ésta, proceda con arreglo a la ley. (179)

En lo referente a la acción de cancelación el actor pretende obtener la declaración de libertad o la reducción de gravamen; también, busca la cancelación en el Registro Público de la inscripción hipotecaria o su anotación cuando su cancelación sea parcial y por último, se busca el pago de daños y perjuicios que la existencia aparente de la hipoteca haya producido al poseedor del inmueble. (180)

La acción de pago, tiene la finalidad de que el acreedor hipotecario obtenga la satisfacción de su crédito, extinguiéndose de manera normal la obligación principal y por ende la hipoteca que garantizaba dicho crédito.

En lo que respecta a la acción de prelación y pago "Si hu biere varios acreedores hipotecarios garantizados con los mismos bienes pueden formar un concurso especial con ellos y serán pagados por el orden de fechas en que se otorgaron las hipotecas si éstas se registraron dentro del término legal, o según el orden en que se hayan registrado los gravámenes, si la inscripción se hizo fuera de término de la ley (181). En este Artículo se sigue el principio "*prior in tempore potior in iure*".

Ahora bien, el propio Código Civil establece una relación para el pago siguiendo la forma siguiente:

"I.- Los gastos de juicio respectivo y los que causen las

(179) Pallares, Eduardo. Op. Cit., p. 206.

(180) Ibidem, p. 208.

(181) Código Civil para el Distrito Federal... p. 514, Artículo 2982.

ventas de esos bienes.

"II.- Los gastos de conservación y administración de los mencionados bienes.

"III.- La deuda de seguros de los propios bienes.

"IV.- Los créditos hipotecarios de acuerdo con lo dispuesto con el artículo 2982, comprendiéndose en el pago los réditos de los últimos tres años, o los créditos pignoratícios según su fecha, así como sus réditos durante los últimos seis--- meses".(182)

El orden de pago anterior se respetará íntegramente, sólo que los gastos de conservación hayan sido necesarios y la deuda de seguros consten auténticamente.(183)

DESARROLLO DEL JUICIO HIPOTECARIO

El juicio hipotecario es el procedimiento especial que se sigue para obtener el pago o la prelación y pago de un crédito hipotecario, que se inicia presentando el escrito de demanda-- que si reúne los requisitos fijados para la procedencia de la vía hipotecaria el juez, ordenará la expedición y registro de la cédula hipotecaria, corriéndose traslado al demandado para que ocurra a contestarla y oponer las excepciones a que haya-- lugar dentro del término de 9 días.(184)

La vía hipotecaria en su procedencia se encuentra condicionada a 2 requisitos:

a) Un crédito hipotecario que conste en escritura pública, de-

(182) Ibidem, p. 515, Artículo 2985.

(183) Ibidem, p. 515, Artículo 2986.

(184) Código de Procedimientos Civiles... p. 110. Artículo 470.

bidamente inscrito en el Registro Público de la Propiedad.-
(185)

- b) Que el crédito sea de plazo cumplido o que debe anticiparse conforme a lo dispuesto en los Artículos 1959 y 2907 del Código Civil (186), el primer Artículo se refiere a las obligaciones a largo plazo cuyo cumplimiento se ha señalado un día cierto, que perderá el deudor todo derecho a utilizarlo cuando después de contraída la obligación, resultare insolvente salvo que garantice la deuda.

En tanto que el segundo se refiere a que cuando la hipoteca se hiciere insuficiente para asegurar la deuda, el acreedor podrá exigir que se mejore la hipoteca.

Si bien los precedentes requisitos se exigen de manera general, el Artículo 469 del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, establece una excepción al requisito de inscripción "Cuando se entable pleito entre los que contrataron la hipoteca procederá el juicio hipotecario sin necesidad del registro siendo siempre condición indispensable para inscribir la cédula, que esté registrado el bien a nombre del demandado y que no haya inscripción del embargo o gravamen en favor de tercero".(187)

Se infiere que la hipoteca surte efectos entre el acreedor y el deudor aunque no se inscriba la escritura hipotecaria.

El juicio hipotecario consta de 2 secciones: La principal conteniendo la demanda, la contestación y todas las actuaciones relativas al juicio hasta la sentencia, siguiendo las re-

(185) Ibidem, p. 110, Artículo 468.

(186) Idem.

(187) Ibidem, p. 110, Artículo 469.

glas del juicio ordinario. La segunda sección denominada también de ejecución se integra con lo siguiente:

"I.- Copia cotejada de la demanda y en su caso de la sentencia.

"II.- Copia simple del auto de ejecución dictado en el principal.

"III.- Nombramiento de depositario y otorgamiento de su fianza o caución.

"IV.- Cuentas de los depositarios e incidentes correspondientes.

"V.- Remoción de depositarios y nombramientos de los sustitutos.

"VI.- Avaluos periciales y sus incidentes.

"VII.- Arrendamiento de los bienes depositados.

"VIII.- Mandamiento de subastar los bienes embargados.

"IX.- Remate, calificación de posturas y fincamiento del mismo.

"X.- Aprobación del Remate; y

"XI.- Posesión de los bienes adjudicados y otorgamiento de las escrituras correspondientes en rebeldía de las partes.-
(188)

Agotado el procedimiento, si resulta probada la acción --

del actor, la sentencia decretará el remate de los bienes embargados (189) terminada la sección de ejecución ésta se agregará al cuaderno principal del juicio.(190)

Pero si se declara improcedente se absuelve al demandado, pero sólo de la instancia, quedando a salvo los derechos del actor para ejercitarlos en juicio diverso.

"Si el título con el que se ejercita una acción hipotecaria se advierte que hay otros acreedores hipotecarios anteriores, el juez mandará notificarles la cédula hipotecaria para que usen sus derechos conforme a la ley" (191). Esto da lugar al juicio de prelación que tiene por objeto reclamar por el de mandante que se declare preferencia de su crédito frente a --- otros que graviten sobre el bien, o que es exigible su pago -- por estar vencido el crédito o porque deba darse por vencido, y además que el demandado sea condenado al pago preferente del crédito.(192)

El anterior juicio de prelación, para su tramitación observará las reglas del concurso señaladas en el Artículo 738 y siguientes del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal.(193)

Consideramos necesario realizar un estudio sobre la cédula hipotecaria judicial, dado que ésta le imprime su carácter particular al juicio hipotecario y que es del todo diferente a las cédulas títulos de crédito, que expiden las instituciones hipotecarias mismas que serán objeto de análisis en el siguiente

(189) Ibidem, p.p. 108-109, Artículo 461.

(190) Ibidem, p. 108, Artículo 457

(191) Ibidem, p.p. 111-112, Artículo 476.

(192) Pallares, Eduardo. Op. Cit., p. 498.

(193) Idem.

te capítulo al hablarse de la divisibilidad del crédito

8.2.- La Cédula Hipotecaria

Es un documento auténtico expedido por el juez que da entrada a la demanda hipotecaria y mediante el cual queda sujeto el bien al régimen riguroso del juicio hipotecario. Dicho documento debe estar firmado por el juez de los autos y el secretario respectivo y ha de contener las siguientes menciones:

"En virtud de las constancias que preceden, queda sujeta la finca... de la propiedad de.... a juicio hipotecario, lo que hace saber a las autoridades al público para que no se practique en la mencionada finca ningún embargo, toma de posesión, diligencia precautoria o cualquier otra que entorpezca el curso del presente juicio o viole los derechos en él adquiridos por el C. (Nombre del actor)".(194)

Por lo tanto, la cédula hipotecaria no es un gravamen --- pues se presume que el bien ya está hipotecado, es decir, que ya existe sobre él un gravamen real oponible a terceros en virtud del registro. Es solamente una advertencia que se hace -- a las autoridades y a los terceros para la prohibición de determinadas diligencias y señalar que está sujeto a juicio hipotecario.(195)

"La Cédula Hipotecaria se inscribirá en el Registro Público correspondiente a cuyo efecto se expedirá por duplicado copia certificada de la cédula. Una copia quedará en el Registro y la otra ya registrada se agregará a los autos".(196)

(194) Código de Procedimientos Civiles... p. 112, Artículo 476.

(195) Becerra Bautista, José. El Proceso Civil en México. México, Editorial Porrúa, S.A., 1982, Décima Edición, p. 374.

(196) Código de Procedimientos Civiles... p. 112, Artículo 479.

Como es notorio, el Artículo 479 del Código de Procedimientos Civiles ya no exige que la copia de la cédula hipotecaria sea fijada en lugar aparente del bien, pues la mayoría de las veces ésta no es respetada, así como tampoco de serlo, es permanente, porque fácilmente puede desprenderse.

Así pues, ahora el medio de publicidad para la cédula hipotecaria es su inscripción en el Registro Público y su registro en autos, requisitos necesarios para que surta efectos contra terceros.

Sus efectos inmediatos además de dar publicidad al juicio hipotecario son:

1. Darle el carácter de depositario al poseedor del bien.
2. Sujetar el inmueble a la jurisdicción del juez que conoce del juicio.
3. Afectar judicialmente a la finca con todos sus accesorios.

Con lo anterior se da por terminado el estudio sistemático e integral de la hipoteca en el Código Civil vigente.

CONCLUSIONES

- 1.- La hipoteca en su concepto más adecuado se define como un derecho real que se constituye sobre bienes determinados-- generalmente inmuebles, enajenables, para garantizar el -- cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al dueño del bien gravado, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.

- 2.- La hipoteca como figura jurídica tiene los siguientes elementos:
 - a) "Es un derecho real de garantía". Toda vez que se constituye sobre cosas y que confiere a su titular una serie de derechos oponibles a terceros.

 - b) "Sobre bienes determinados" esto es, el bien a hipotecarse debe especificarse individualmente, en virtud de que en nuestra legislación no se aceptan las hipotecas generales.

 - c) "Generalmente inmuebles" principio que impera en materia civil, aunque forma excepcional y en materia comercial son hipotecables bienes muebles.

 - d) "Enajenables" es decir que los bienes estén en el comercio.

 - e) "Para garantizar el cumplimiento de una obligación principal", que precisa la existencia de una obligación que vive y se desarrolla con independencia de la hipoteca y que ésta asegura el cumplimiento de la primera.

 - f) "Sin desposeer al dueño del bien gravado" esto obedece a la necesidad económica del deudor a seguir usando y--

ademas de su constitución en forma pública.

- 7.- La hipoteca jurídicamente se extingue de 2 maneras:
- 1- Directa, cuando ella misma termina según el Código Civil generalmente a los 20 años dándose 3 años para ejercitar la acción contados a partir de la terminación.
 - 2- Indirecta, por via de consecuencia que por lo regular -- ocurre en las siguientes:
- a) Extinción del bien hipotecado.
 - b) Por tener por resuelto o extinguido el derecho del deudor sobre el bien hipotecado.
 - c) Por remate judicial.
 - d) Por remisión o perdón.
 - f) Por falta de presentación del crédito hipotecario para -- su reconocimiento en la quiebra.
 - g) Por prescripción.
 - h) Por consolidación.
- 8.- El juicio hipotecario, propiamente dicho, generalmente concierne al ejercicio de las acciones de pago y prelación y -- pago, teniendo como finalidad que el acreedor hipotecario -- obtenga la satisfacción de su crédito una vez vencida la -- obligación principal.

Y muestra como característica fundamental la expedición de una cédula hipotecaria ordenada por el juez y mediante la cual el bien queda sujeto al régimen del juicio hipotecario, advirtiendo a las autoridades y terceros la prohibición de celebrar determinadas diligencias sobre él; además de conferirle al -- poseedor del bien el carácter de depositario.

CONCLUSIONES

- 1.- La hipoteca en su concepto más adecuado se define como un derecho real que se constituye sobre bienes determinados-- generalmente inmuebles, enajenables, para garantizar el -- cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al dueño del bien gravado, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.

- 2.- La hipoteca como figura jurídica tiene los siguientes elementos:
 - a) "Es un derecho real de garantfa". Toda vez que se constituye sobre cosas y que confiere a su titular una serie de derechos oponibles a terceros.

 - b) "Sobre bienes determinados" esto es, el bien a hipotecarsese debe especificarse individualmente, en virtud de que en nuestra legislación no se aceptan las hipotecas-- generales.

 - c) "Generalmente inmuebles" principio que impera en materia civil, aunque forma excepcional y en materia comercial son hipotecables bienes muebles.

 - d) "Enajenables" es decir que los bienes estén en el comercio.

 - e) "Para garantizar el cumplimiento de una obligación principal", que precisa la existencia de una obligación que vive y se desarrolla con independencia de la hipoteca y que ésta asegura el cumplimiento de la primera.

 - f) "Sin desposeer al dueño del bien gravado" esto obedece-- a la necesidad económica del deudor a seguir usando y--

disfrutando el bien en cuestión para cumplir su obligación principal.

- g) "Y que otorga a su titular los derechos de persecución, venta y preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación".

El primero se da cuando el bien gravado ha pasado a poder de terceros y el acreedor hipotecario les hace manifiesto su derecho.

El segundo es exigir la venta pública del bien hipotecado y cobrarse con lo obtenido.

El tercero tiene por objeto decidir la forma de distribución del precio de la cosa hipotecada determinando el grado de prelación en pago.

- 3.- En cuanto a su naturaleza jurídica la hipoteca es un derecho real de garantía, pues posee todas las características de ellos, además de la inmediatividad de poder sobre la cosa y su carácter de ser oponible a terceros.
- 4.- La hipoteca posee características inherentes a ella como la realidad, la accesoriedad con respecto a una obligación principal, la inseparabilidad del bien, la indivisibilidad y la formalidad. Además la hipoteca puede ser voluntaria o necesaria.
- 5.- Pueden ser hipotecados los bienes inmuebles y muebles que sean alienables y se encuentren en el comercio siempre que su naturaleza así lo permita; además son susceptibles del gravamen los derechos reales impuestos sobre inmuebles.
- 6.- Como derecho real, para su efectividad se exige su inscripción en el Registro Público de la Propiedad y del Comercio

ademas de su constitución en forma pública.

7.- La hipoteca jurfdicamente se extingue de 2 maneras:

1- Directa, cuando ella misma termina según el Código Civil generalmente a los 20 años dándose 3 años para ejercitar la acción contados a partir de la terminación.

2- Indirecta, por via de consecuencia que por lo regular -- ocurre en las siguientes:

a) Extinción del bien hipotecado.

b) Por tener por resuelto o extinguido el derecho del deudor sobre el bien hipotecado.

c) Por remate judicial.

d) Por remisión o perdón.

f) Por falta de presentación del crédito hipotecario para -- su reconocimiento en la quiebra.

g) Por prescripción.

h) Por consolidación.

8.- El juicio hipotecario, propiamente dicho, generalmente concierne al ejercicio de las acciones de pago y prelación y -- pago, teniendo como finalidad que el acreedor hipotecario -- obtenga la satisfacción de su crédito una vez vencida la -- obligación principal.

Y muestra como caracterfstica fundamental la expedición de una cédula hipotecaria ordenada por el juez y mediante la cual el bien queda sujeto al régimen del juicio hipotecario, advir -- tiendo a las autoridades y terceros la prohibición de celebrar determinadas diligencias sobre él; además de conferirle al -- poseedor del bien el carácter de depositario.

CAPITULO TERCERO .

"LA HIPOTECA NAVAL EN MEXICO"

CAPITULO III

LA HIPOTECA NAVAL EN MEXICO

1.- El Buque

El tema que nos ocupa es de una innegable importancia, -- dado que la figura del buque en el Derecho Marítimo constituye el objeto inmediato o el instrumento de ejecución de variadas relaciones jurídicas.

En efecto, todas las instituciones del Derecho Marítimo, giran en torno a la figura del buque ya que es el instrumento esencial y más importante de él, al considerarse a éste como un presupuesto indispensable en el funcionamiento de la mayoría de esas normas. Sin olvidar por su parte que el buque es un bien con un gran valor económico.

El buque es el medio de locomoción por agua, es el vehículo para el transporte marítimo y como tal está sujeto a reglamentaciones especiales en sus diferentes aspectos pues además del Derecho Marítimo lo regulan normas de carácter civil en lo referente, entre otros aspectos, a la propiedad, principios generales de la hipoteca y las sucesiones.

El Derecho Administrativo sujeta al buque a sus disposiciones en los casos de autorización para su construcción, su abanderamiento, el otorgamiento de la suprema patente de navegación; por su parte el comercio y el tráfico marítimo lo reglamenta el Derecho Mercantil y dentro de éste en específico la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente.

El Derecho Constitucional ordena que toda la tripulación de los buques que porten el pabellón mexicano deberá ser mexicana por nacimiento.

Los Convenios Internacionales celebrados en función del buque son regidos por el Derecho Internacional.

El buque es uno de los objetos que son susceptibles a todos los cambios económicos y científicos, pero si bien ha cambiado en el aspecto técnico y de algún modo ha hecho cambiar a las instituciones del Derecho Marítimo, sigue conservando sus esencias jurídicas.

De lo anterior se colige la enorme importancia que representa el definir de manera certera al buque, de tal forma que a continuación se precisará su concepto.

1.1.- Definición

En nuestro Código de Comercio y en específico en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se habla del buque en múltiples preceptos sin determinar previamente qué se entiende por tal. Sólo indica que los buques tienen la condición de bienes muebles.(197)

En la misma ley se manejan de manera indistinta los términos Navío y buque, situación que no representa complicación alguna, ya que la palabra nave deriva del latín "navis" y es sinónimo del término "esquíf" que deriva del antiguo alemán "skif" y que todavía se usa en Alemania e Inglaterra bajo los términos "schiff" y "ship", que originalmente esta palabra designaba toda embarcación que servía para navegación cualquiera. (198)

En el Derecho Romano, se abarcaba en el término "navem",

(197) Lev de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio y Leyes Complementarias, México, Editorial Porrúa, S.A., Cuadragésimo quinta Edición, 1986, p. 511, Artículo 106.

(198) Garibi Undabarrena, José María. Derecho Marítimo Práctico, Madrid, Editorial Oficina Central Marítima, 1958, p. 17.

a toda embarcación flotante cualesquiera fueran sus formas o--
dimensiones, apta para el transporte en aguas marinas fluvia--
les o lacustres, tal y como en Latín decía Ulpiano, "*Navem ac--*
cipere debemus, sive marinam, sive fluciatilem, sive in aliquo
stagno naviget, sive schedia sit".(199)

Dentro del mismo orden de ideas, "el Diccionario de la --
Real Academia de la Lengua define al vocablo "buque" en tres--
acepciones:

- a) Cabida, espacio o capacidad;
- b) Casco de la nave;
- c) Barco con cubierta adecuado para navegaciones o empresas--
marftimas de importancia.

Diciéndose en términos generales que el buque es todo ve--
hículo flotante apto para la navegación".(200)

Por ello es que al igual que la propia ley a lo largo del
presente trabajo se utilizarán como sinónimas las palabras na--
vfo y buque. Además el buque tiene muchas palabras sinónimas--
como son, entre otras, barco, embarcación, nave, navfo, bajel--
y vapor. Aun cuando se dice que la palabra navfo se deja a --
las embarcaciones empleadas para la guerra.(200 bis)

El definir de una manera precisa y terminante el concepto
de buque, es importante, no sólo teórica sino también práctica
mente, pues de esa definición depende que se le apliquen o no--
determinadas reglas relacionadas con la navegación.

(199) Enciclopedia Jurídica OMEBA, ... Tomo II, p. 418.

(200) Olvera de Luna, Omar. Manual de Derecho Marítimo, México, Editorial--
Porrúa, S.A., 1981, p. 79.

(200 bis) Salgado y Salgado, José Eusebio. "El nuevo concepto del buque".-
Artículo preparado para el Boletín de la Asociación Española de Dere--
cho Marítimo, en preparación.

Aun cuando en la mayoría de las legislaciones no hay una definición muy apropiada de lo que se debe entender por buque o navío, la doctrina ha propuesto varias definiciones coincidentes en que dicha figura debe tener aptitud para flotar o navegar, otros consideran que no basta esto sino además debe haber una organización de la expedición del viaje, o sea, el armamento, el capitán, la tripulación y prácticas administrativas y cuya finalidad sea el transporte en general.

En cuanto a las legislaciones en materia marítima que dan un concepto del buque, suelen relacionarlo con las navegaciones que realiza y la finalidad que busca, así en Japón el Artículo 538 en el Código de Comercio señala que "buque en el sentido de este Código, significa la embarcación empleada en la navegación marítima, a fin de realizar actos de comercio".(201)

Debe hacerse hincapié que a la luz de la anterior definición que si un buque no realiza navegación marítima y con fin de realizar actos de comercio no será considerado por la legislación japonesa como tal, restringiendo considerablemente el concepto de buque.

"En Bélgica todas las embarcaciones de veinticinco toneladas o más, que realizan o están destinadas a realizar habitualmente en el mar el transporte de personas o cosas, la pesca, el remolque o cualquier otro acto lucrativo de navegación reciben el calificativo de navío".(202)

Al igual que en la definición del Código Japonés la finalidad de lucro es fundamental para considerar a una construcción flotante como navío, además para tenerlo como tal debe pe

(201) Pariña, Francisco. Derecho Comercial Marítimo, Madrid, Departamento-Editorial del Comisariado Marítimo, Tomo I, 1948, p. 56.

(202) Idem.

sar cuando menos veinticinco toneladas y realizar habitualmente navegación en el mar, sin tomar en consideración que existe también la navegación fluvial y lacustre ya tomadas en cuenta por los romanos.

La definición legal de buque en Inglaterra es, "toda embarcación utilizada para la navegación y que no sea movida por remos".(203)

La anterior definición implica una gran amplitud en cuanto a que toda embarcación utilizada para la navegación, es un buque, sin hacer distinción a su tonelaje, capacidad, el medio acuático en que realice su navegación, así como la finalidad y continuidad de ésta, lo que nos permitirá considerar en primera instancia que esta definición es válida para conceptuar al buque.

Pero al señalar que no sea movida por remos, obviamente se refiere a pequeñas lanchas que requieren de la fuerza muscular, sin considerar que éstas pueden transportar personas o cosas y sin tomar en cuenta que hay buques que fundamentalmente realizan una navegación fluvial y lacustre, que para su propulsión requieren del uso de propelas o paletas que pueden tener semejanza con los remos.

"En la Convención de Ginebra para el Estatuto Internacional para la gente de mar, declara que el término buque o navío comprende cualquier barco, de cualquier especie, de propiedad pública o privada, dedicado habitualmente a la navegación marítima".(204)

La anterior definición al igual que la inglesa en princi-

(203) Idem.

(204) Scialoja, Antonio. Sistema del Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Bosch, 1950, p. 101.

pio es muy amplia al señalar, "todo barco de cualquier especie" lo que nos llevaría a pensar en su idoneidad, pero incluye como factor limitativo el que el buque debe realizar habitualmente la navegación marítima, sin señalar su finalidad, pero dejando aparte la navegación fluvial y lacustre.

Otro concepto importante para definir al buque se encuentra dado en las Reglas para Prevenir Abordajes en el Mar, parte A, preliminares y definiciones, Regla 1 del Anexo b de la Convención Internacional para la seguridad de la Vida Humana en el Mar, del 17 de Junio de 1960 que da la siguiente definición: "La palabra buque designa a toda clase de embarcaciones que no sean hidroaviones amarados y que se utilicen o fuesen utilizables como medio de transporte por agua".(205)

En esta definición ya se encuentra puntualizado que la característica fundamental del buque es el transporte por agua, sin importar que sea en el mar, ríos o lagos; además no importa si con la navegación del buque se logra un lucro, pues basta con que transporte personas o cosas.

Y al referirse a toda clase de embarcaciones no hace distinciones en su capacidad, tonelaje, medio de propulsión, destino, por lo que en ella se incluye desde una barcaza hasta un buque tanque o transatlántico, ya que basta que se utilice o sea utilizable como medio de transporte por agua.

Una definición más completa es la que nos da el tratadista Uruguayo Rodolfo Mezzera Alvarez, al decir, "Buque es toda construcción flotante destinada a navegar por el agua y susceptible de transportar cosas por agua".(206)

(205) Salgado y Salgado, José Eusebio. Apuntes de la Cátedra de Derecho -- Marítimo, México, 1986, s.e.; s.p.

(206) Mezzera Alvarez, Rodolfo. Curso de Derecho Marítimo, Montevideo, --- Editado por Organización Medina, 1954, p. 69.

Ella establece que el destino inmediato del buque sea navegar; pero sin lugar a dudas, la concepción más propia del buque o navío la encontramos en la obra de Antonio Scialoja al tomarla del "Codice della Navigazione Italiano" que dice: "Nave L'art. 136 del Codice della Navigazione Italiano; che, perdere la definizione di nave, precisa il concetto di navigazione aggiunge alle attività ora accennate (pesca, remorchio di porto) l'indicazione di altro scopo per significare che l'elenco è -- esemplificativo e per comprendere gli altri possibili fini del trasporto per acqua che sa rebbe arduo quanto superfluo completamente e specificatamente indicare: spedizioni e esplorative o talassografiche, posa di cavi elettrici, ecc".(207)

De tal suerte que siguiendo la traducción al español de Salgado y Salgado, lo más importante es que se debe entender por buque: "Cualquier construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de remolque, pesca, deporte u otro fin".(208)

Analizaremos la definición Italiana para hacer manifiesta su certeza al conceptuar al buque.

Al sentar "cualquier construcción destinada al transporte por agua" se refiere a que el buque desde el momento de su construcción, sin importar tonelaje, dimensiones, propulsión, finalidad en cuanto a su uso, se le atribuye tal calidad.

Siguiendo la definición, "destinada al transporte por agua", implica tanto mares, ríos y lagos, incluso al no hacer referencia de que tiene que ser flotando, deja abierta la posi

(207) Scialoja, Antonio. Corso de Diritto della Navigazione, Roma, Editorial Foro Italiano, 1943, p.p. 51-52.

(208) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

bilidad para que el submarino se equipare al buque.(209)

Al decir que: "Aun cuando sea con fines de remolque, pesca, deporte u otro fin "establece que no importa la finalidad que se busque con la navegación del navío ya que ésta puede -- ser muy diversa, como de exploración, bélica, investigación, -- recreo; incluso sin perseguir lucro como se exige en otras definiciones, por ello no afecta al momento de determinar el carácter de buque.

Dentro del mismo criterio y para acompletar lo anterior, Brunetti expone las condiciones que debe llenar un buque para considerarlo como tal en sentido jurídico:

- "a) Generalmente debe tratarse de un cuerpo flotante.
- "b) Que posea un casco provisto de capacidad y desplazamiento, apropiado para trasladarse por agua.
- "c) No es esencial la capacidad para moverse por fuerza propia basta la posibilidad de libre movimiento con medios propios y ajenos.
- "d) La capacidad de locomoción debe complementarse con la aptitud de transportar personas o cosas, [siendo éste un elemento esencial].
- "e) No puede ser considerado buque en el estricto sentido de la palabra el que ha dejado de cumplir una navegación efectiva, por faltarle la cualidad de trasladarse, también deja de serlo un buque naufragado en un estado de innavegabilidad o dispuesto para el desarme".(210)

(209) Seara Vázquez, Modesto. Derecho Internacional Público, México, Editorial Porrúa, S.A., Décima Edición, 1984, p. 410. Cabe mencionar que el tratado naval de Londres de 1930 equiparaba a los submarinos con los navíos de superficie para los efectos de la guerra naval, cuyas disposiciones fueron copiadas por el protocolo de Londres de 1936.

(210) Brunetti, Antonio. Derecho Marítimo Privado Italiano, Barcelona, Editorial Bosch, Tomo I, 1947, p.p. 247 y sigs.

Existe una excepción al principio de navegabilidad del buque, en el caso del buque en construcción, el cual todavía no navega, y sin embargo la Ley ya lo considera como tal e incluso permite su hipoteca.(211)

El buque como bien mueble

Desde el Derecho Romano el buque "*navem*", viene considerado tradicionalmente como bien mueble y realmente desde el punto de vista físico de la movilidad no cabe otra clasificación, porque el buque, por su naturaleza está destinado a trasladarse de un lugar a otro.(212)

La problemática de considerar al buque como bien mueble--dadas sus características especiales y condiciones económicas--que conlleva a ser objeto de aplicación de disposiciones inmobiliarias, se originó desde el Derecho Romano.

El problema se agudizó en la Edad Media con el Derecho --Germánico, el cual al principio estableció una tajante diferenciación normativa entre bienes muebles e inmuebles.

Al convertirse en distinción de carácter jurídico el criterio físico de la movilidad, el Derecho Germano elaboró un --sistema especial sobrepasando las bases naturales existentes-- entre muebles e inmuebles, permitiendo que el legislador pudiera válidamente aplicar normas de carácter inmueble a bienes --muebles y viceversa, cuando así lo exijan las condiciones sociales y económicas.

"La Ordenanza Marítima francesa de 1681 respetó el princi

(211) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio...
p. 511, Artículo 104.

(212) Enciclopedia Jurídica OMEBA... Tomo II, p. 527.

pio de que el buque era una cosa mueble pero hizo extensivo a los buques, el Derecho de Persecución 'Droit de Suite' propio de las cosas inmuebles. Con ello el buque pasa a ser mueble 'sui generis', un mueble no sometido al derecho común, de los demás muebles, sino a normas especiales más propias del Derecho inmobiliario".(213)

Si el buque es considerado como un bien mueble, el trato que en distintas ocasiones le da la ley es disconforme con el de los inmuebles, pues en su concepto jurídico se refuta suje- to a un régimen análogo al de los inmuebles; bajo este aspecto debe ser considerado como un mueble totalmente "sui-generis".

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, considera al buque como un bien mueble al que se le aplicará en lo conducente las disposiciones jurídicas para ellos (214), sin embargo el buque se encuentra sujeto también a disposiciones de carácter inmobiliario como la hipoteca y el registro.(215)

El buque como Universalidad de Hecho

La nave como conjunto de cosas conexas "res conexas", que consta de la estructura principal con sus partes constitutivas y los accesorios, constituye una universalidad de hecho, vale decir, un conjunto de cosas unidas para una finalidad común,-- que en este caso es la navegación.(216)

Esta unidad forma lo que se llama una universalidad, es- decir, un ser jurídico o un conjunto de cosas unidas para un fin y destino determinado y único. Por eso se ha sostenido -- que el buque en su estado normal de navegabilidad constituye-- una universalidad de hecho.

(213) Garrigues, Joaquín, Curso de Derecho Mercantil, México, Editorial -- Porrúa, S.A. Sexta Edición, 1977, p. 529.

(214) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p.511, Artículo 106.

(215) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

(216) Enciclopedia Jurídica OMEBA... Tomo II, p. 528.

No es un vínculo físico lo que constituye la esencia de la universalidad, sino precisamente el hecho del destino único [esto es lo más importante para el concepto], aunque sea concebido como una unidad resultante de un conjunto orgánico de cosas, es aquí donde opera el derecho partiendo de la base de un destino común. (217)

A nuestro juicio esta integración tiene importancia para los efectos de las relaciones jurídicas en que interviene el buque como objeto, como son la venta (218), la hipoteca, el abandono o el seguro, porque se comprende el buque con todos sus accesorios que le pertenezcan, aunque sean diversos en número y calidad, de acuerdo con las características y condiciones de cada buque.

De tal forma que el Artículo 107 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, reafirma lo anterior al decir que:

Artículo 107.- "El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho. Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento, y en general todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados". (219)

Asimismo, todo el conjunto de partes de que está compuesto el buque forman un núcleo patrimonial autónomo, que en determinadas contingencias [como en el abandono], se transforma

(217) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 86.

(218) "La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios" Ley de Navegación y Comercio Marítimos... p. 512, Artículo 110.

(219) Idem, Artículo 107.

en una entidad jurídica, conocida como "fortuna de mar" distinta de otros cuerpos y con distinta individualidad.(220)

Por su parte, el Artículo 132 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que:

Artículo 132.- "Cada buque con sus pertenencias y accesorios constituirá la fortuna de mar".(221) (222)

Los conceptos "universalidad de hecho" y de "res conexa", sirven para fijar aquella prerrogativa que resulta del buque: su identidad, aunque con el paso del tiempo se necesite de reparaciones, modificaciones y transformaciones en su estructura o en sus partes a pesar de eso su individualidad permanece invariable.(223)

Esto es acertado, porque como señala Mezzera, esta unidad se mantiene aunque el buque se reconstruya o cambien algunas de sus partes y componentes, siempre que no se cambien sus características fundamentales mediante una reconstrucción total del buque.(224)

En efecto, el buque desguzado por lo que se refiere a su estado civil, pierde su aptitud esencial y la característica de "res conexa", aun aprovechando los materiales de demolición el nuevo buque será una cosa diferente a la anterior, al igual que el buque naufragado que al estarlo jurídicamente deja de ser buque y se convierte en "Restos náufragos".

(220) Brunetti, Antonio. Op. Cit., p. 269.

(221) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio... p. 516, Artículo 132.

(222) La fortuna de mar consiste en que el armador responderá por las deudas contraídas a razón de la navegación del buque hasta por el valor del mismo, y el armador actualizará su responsabilidad en el momento de abandonar el buque. Para un armador pues cada buque constituye -- una fortuna de mar distinta.

(223) Olvera de Luna, Omar. Op. Cit., p. 82.

(224) Mezzera Alvarez, Rodolfo. Op. Cit., p. 73.

Por ello, el buque es capaz de una división física, por tanto es divisible de hecho pero no de derecho.

Individualización del buque

Los buques por tener una naturaleza especial, como ya se dijo "*sui generis*", debe poseer una individualidad para poder distinguirlos de otros.

La necesidad de individualización es manifestada por el valor considerable de un buque como bien mueble, y está inspirada en el deber del Estado frente a los particulares, como es el controlar las relaciones que se realizan en consideración al buque, por ser éste objeto de transacciones muy importantes; por tanto de la individualización arrancan muchas consecuencias jurídicas de orden mercantil y administrativo.

Los elementos esenciales y necesarios para la individualización del buque o identificación y que hay que analizar separadamente son:

- a) Nombre
- b) Nacionalidad
- c) Tonelaje
- d) Numeral
- e) Registro.(225)

El nombre, la nacionalidad y el tonelaje, podrían ser iguales en varios buques, pero el numeral y registro nunca lo serán, como se verá a continuación.

- a) Nombre

Todo buque debe tener un nombre y solamente uno, debiendo

(225) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

llevar en su popa debidamente pintados su denominación y puerto de matrícula, así como en ambas amuras.(226) (227)

El nombre y el puerto de matrícula pueden ser escogidos libremente por el naviero o armador del buque.

Las leyes de casi todas las naciones tratan de mantener la estabilidad en los nombres de las naves, así en Inglaterra el cambio de nombre requiere la autorización del "Board of Trade", en los Estados Unidos, por el "Commissioner of Navigation" con el consentimiento del Secretario de Comercio en Francia, - bajo el imperio de la ordenanza de 1681, el nombre podía ser cambiado sin más formalidad que la inscripción, pero por decisión del 24 de enero de 1861 solamente puede cambiarse transcurrido un tiempo razonable, con autorización del ministerio competente y agregando el viejo al nuevo nombre.(228)

En México en el Registro Público Marítimo Nacional dependiente de la Dirección General de Marina Mercante, de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, se inscribirá entre --- otros datos y documentos, el nombre y puerto de matrícula del buque (229) (230) mismos que deberán sentarse en la suprema patente de navegación.

El cambio de nombre, así como cualquier modificación hecha al buque, hace perder la garantía de la identidad, que podría dar lugar a fraudes, [salvo que dicho cambio se realice mediante el procedimiento que para tal efecto establece la --- ley], la ley concede al propietario la máxima libertad para el cambio de nombre y características del buque, pero por las mis

(226) Amuras, son los costados del buque donde éste empieza a estrecharse para formar la proa.

(227) Garibi Undabarrena, José María. Op. Cit., p. 32.

(228) Enciclopedia Jurídica OMEBA, Tomo II, p. 423.

(229) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 509, Artículo 96.

(230) Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional. Código de Comercio... p. 551, Artículo 25.

mas razones que protege al buque, la administración pública -- quiere estar informada de todos los cambios para garantizar de este modo la identidad del buque, esa garantía se da por medio de la anotación en registros y en la suprema patente de navegación.(231)

De acuerdo con el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales, del 2 de Agosto de 1946, vigente, establece lo siguiente, respecto al cambio de nombre:

"Artículo 39.- El cambio de nombre de un buque, sólo podrá ser concedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, previa solicitud del propietario.

"Artículo 40.- El cambio de nombre de una embarcación también se hará cuando por considerarlo conveniente lo ordene la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

"Artículo 24.- ... y cuando se cambie el nombre y tonelaje de una embarcación se expedirá nueva suprema patente de navegación, quedando el propietario a devolver a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que ya no tenga valor. Cualquier otra modificación que sufra una embarcación se anotará al reverso de la referida suprema patente de navegación".(232)

b) Nacionalidad

La importancia de la nacionalidad del buque, es mayor aún que para las personas, ya que una embarcación sin nacionalidad navegando en alta mar, puede ser objeto de buena presa.(233)

(231) Ascoli, Próspero. Del Comercio Marítimo y de la Navegación, Buenos-- Aires, Editorial Bosch, 1953, Tomo I, p. 317.

(232) "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes nacionales". Manual de Legislación Marítima Mexicana para Capitanes de Puerto, México, Editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Tomo I, parte V, 1984, p.p. 7-18, Artículos 24, 39 y 40.

(233) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

Además, esta importancia es mayor, tomando en cuenta lo -- que señala Friocourt, al decir: "los buques tienen una individualidad que permite distinguirlos de los otros por medio de -- dos características: identidad y nacionalidad".(234)

La necesidad o conveniencia de que los buques tengan una -- nacionalidad ha sido sentida en los países desde hace mucho -- tiempo.

El buque que no puede reclamar de un país su ayuda, y no -- tenga derecho a llevar un pabellón, estará fuera de la ley y -- se verá expuesto a las medidas de rigor por parte de las auto -- ridades de todos los Estados.

Esta idea de nacionalidad ha llegado a prolongar el terri -- torio nacional hasta los buques, tal y como erróneamente lo se -- ñala el Artículo 2 de nuestra Ley de Navegación, al sentar que: "los buques mexicanos en alta mar serán considerados territo -- rio mexicano".(235).

Sin embargo, el buque es un bien mueble y el territorio -- nacional no, de tal forma que la teoría de la territorialidad -- del buque no podría explicar figuras tales como "El derecho de -- visita".(236)

(234) Friocourt, Albert. Compendio de Derecho Marítimo, París, Editorial - Recueil Sirey, 1910, p. 32.

(235) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 475, Artículo 2.

(236) Derecho de visita, se entiende por derecho de visita, la facultad de un barco de guerra, para enviar en alta mar una lancha al mando de -- un oficial y verificar la nacionalidad de un buque extranjero, que -- no goce de inmunidad y jurisdicción y se sospeche que no tiene nacio -- nalidad, es pirata, se dedica a la trata de esclavos. Seara Vázquez, Modesto. Op. Cit., p. 282.

Así como el "Derecho de Persecución" (237) ambos derechos establecidos en el Convenio de Las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de Montego Bay. (238)

La idea de nacionalidad implica gran importancia por razones políticas, jurídicas y económicas; en el campo político la nacionalidad responsabiliza al pabellón que enarbole, no al buque; desde el punto de vista económico, un buque mercante no puede dejar de tener una nacionalidad, porque ello significaría que carece de toda documentación indispensable para su tráfico y explotación comercial, en lo jurídico la nacionalidad es relevante condición para aplicar o no a un buque determinadas disposiciones jurídicas u otorgarle privilegios y exenciones.

En México para que un buque pueda obtener su nacionalidad necesita reunir las siguientes condiciones:

- "a) Ser propiedad de mexicano.
- "b) Que el buque pertenezca a una sociedad o empresa constituida conforme a las leyes del país y con domicilio en la República.
- "c) Los que sean encontrados en abandono en aguas territoriales.
- "d) Los que sean confiscados.
- "e) Los incautados y expropiados y requisados.
- "f) Los capturados al enemigo y considerados buena presa.
- "g) Los construidos en la República para sus servicios.
- "h) Todos aquellos que por disposición de las leyes del país deban reputarse como embarcaciones mercantes nacionales.

(237) Se entiende por derecho de persecución la facultad de un Estado por medio de buques o aeronaves militares o buques o aeronaves del Estado destinados a tal fin, para continuar fuera de las aguas territoriales o de la zona contigua la persecución de un barco extranjero cuando tenga motivos fundados para creer que el buque ha cometido una infracción de leyes y reglamentos del Estado en cuestión. Ibidem, p.p. 282-283.

(238) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

"i) Los abanderados y matriculados como tales con sujeción a las leyes mexicanas".(239)

Tienen capacidad para Matricular y Abanderar un buque como mexicano los siguientes:

- a) Las personas físicas que posean la nacionalidad mexicana.
- b) Las personas morales constituidas conforme y bajo las leyes del país.
- c) Las sociedades y asociaciones científicas respecto a embarcaciones cuya navegación se destine de manera interior a puertos, ríos y lagos.
- d) Los extranjeros residentes en el país con calidad de inmigrantes cuya finalidad sea el recreo personal.(240)

Sin perjuicio de esto último y con relación a los extranjeros. La Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera dispone:

"Están reservadas de manera exclusiva a mexicanos y a sociedades mexicanas con cláusula de exclusión de extranjeros, las siguientes actividades...

"c) Transportes aéreos y marítimos nacionales".(241)

Desde el momento en que se abandere definitivamente como mexicana una embarcación, deberá ser tripulada únicamente por mexicanos por nacimiento.(242)

(239) "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula"... p. 3, Artículo 1. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 507, Artículo 90.

(240) Ibidem, p. 508, Artículo 92.

(241) Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Propiedad Industrial, Transferencia de Tecnología e Inversiones Extranjeras. México, Editorial Porrúa, S.A., Décimo Primera Edición, 1986, p.p. 362-363, Artículo 4º.

(242) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Porrúa, S.A., Octagésima Primera Edición, 1986, p. 39, Artículo 32.

La nacionalidad de los buques se comprobará con la suprema patente de navegación o el certificado de matrícula según el caso expedidas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes conforme a la Ley.(243)

La nacionalidad mexicana de un buque se pierde:

- "a) Por venta, adjudicación o cesión en favor de personas o -- países extranjeros.
- "b) Por pérdida total o por ignorarse su paradero por más de -- dos años consecutivos en su puerto de matrícula.
- "c) Por su captura hecha por enemigo en caso de guerra si el -- buque fuere declarado buena presa.
- "d) Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana.
- "e) Por naufragio u otro accidente que le impida navegar por -- dos años.
- "f) Por dimisión de bandera".(244)

Cabe hacer el comentario de que en México la suprema patente de navegación como documento probatorio de la nacionalidad de un buque tiene sólo validez para el periodo presidencial en el cual se expide, siendo pues de seis años su máxima vigencia; si consideramos que la vida útil de un buque es de -- aproximadamente veinte años, nos parece innecesario que la suprema patente de navegación tenga que renovarse en cada cambio de gobierno, toda vez que el cambio de Administración en base a lo ya señalado por el Artículo 95 Ley de Navegación y Comercio Marítimos, jurídicamente no constituye una causal para la pérdida de la nacionalidad mexicana, por lo tanto consideramos que lo más práctico sería expedirla durante todo el tiempo en-

(243) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 507, Artículo 89 en relación con el 279 de la Ley de Vías Generales de -- Comunicación.

(244) Ibidem, p. 509, Artículo 95.

el que el buque goce de la nacionalidad mexicana, aunado a lo anterior el hecho de que mientras no sea renovada la supremacía patente de navegación, el buque jurídicamente perderá su nacionalidad mexicana, quedando en riesgo de ser hecho buena presa.

Por su parte el Convenio de Naciones Unidas para el Derecho del Mar del 10 de Diciembre de 1982, hace manifiesta la necesidad de tres requisitos para que un buque pueda gozar ampliamente y legalmente de la nacionalidad otorgada por un Estado, y éstos son:

- 1.- Un sistema de ley nacional.
- 2.- Una relación auténtica entre el Estado y el buque que ostenta su pabellón.
- 3.- Un ejercicio efectivo de jurisdicción y control por parte del Estado en cuestiones administrativas, técnicas y sociales sobre los buques que enarbolan su pabellón.(245)

c) Tonelaje

La determinación del tonelaje del buque es un elemento necesario y principal para su individualización y satisface necesidades de derecho administrativo como de derecho privado.

El arqueo es la medición del desplazamiento del buque, y el desplazamiento o tonelaje es la capacidad interna del buque. (246)

Y se llama arqueo a la operación técnica que permite determinar el tonelaje o capacidad del buque, el resultado de esta operación se expresa en toneladas de arqueo.(247)

El tonelaje se aplica tanto a la capacidad como al peso--

(245) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

(246) Enciclopedia Jurídica OMEBA ... Tomo II, p. 423.

(247) Las toneladas de arqueo equivalen a 100 pies cúbicos ingleses, 2.83-metros cúbicos.

del buque.

El tonelaje de arqueó comprende tanto los espacios, como los cerrados y capaces para la conducción de mercancías y pasajeros. (248)

Hay distintos tipos de tonelaje:

- 1.- Tonelaje de registro bruto. Es la capacidad total de carga del buque. (249)
- 2.- Tonelaje de peso muerto. Es la capacidad total del buque, - incluidos los espacios que no son destinados para la carga, como lo son los tanques de combustible, agua, aceite, las - tre, camarotes de la tripulación, el puente, el cuarto de - maquinas. (250)
- 3.- Tonelaje de desplazamiento total. Es el peso total del buque cargado hasta su máxima capacidad, dotado de tripulación, abastecido de combustible, agua y lubricantes, así -- como avituallado totalmente. (251)
- 4.- Tonelaje de desplazamiento en rosca. Es el peso total del buque pero sin que se encuentre cargado, abastecido y dotado de tripulación. (251 bis)

Todos los buques deben de poseer un certificado de arqueó, en nuestra legislación el Reglamento de Abanderamiento para Buques Mercantiles Nacionales, dispone que el Capitán de puesto, - al recibir las solocitudes de matrícula y registro con los de-

(248) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. cit., s.p.

(249) Idem.

(250) Idem.

(251) Idem.

(251 bis) Idem.

más documentos que se citan dispondrá que el piloto mayor efectúe el arqueo de la embarcación. A falta de piloto mayor el arqueo lo efectuará un piloto de número, o en su defecto el Capitán de puerto; si por circunstancias especiales no pudiera hacerlo se nombrará un técnico asesor.(252)

La importancia del arqueo radica en:

- "1.- Las contrataciones que tengan por base la capacidad del buque.
- "2.- Para el cálculo de las indemnizaciones en las contraestadas.(253)
- "3.- Para el cálculo de los premios de construcción.
- "4.- Para el cálculo de las tasas, derechos marítimos, tasas portuarias de tránsito, derechos de anclaje, fondeo y derechos consulares y;
- "5.- Por disposición administrativa concerniente a la seguridad de la nación".(254)

d) Numeral

La definición es la siguiente: "número indicatriz para determinar los escantillones con arreglo a los reglamentos de construcción que se obtienen fácilmente partiendo de las tres dimensiones principales del buque, es decir, la eslora entreperpendiculares, la manga máxima medida de fuera a fuera, y el puntal desde la parte superior de la quilla hasta el canto alto del bao de la cubierta continua más alta".(255)

Este elemento de individualización del buque, es de suma-

(252) "Reglamento de Abanderamiento"... p. 7, Artículo 16.

(253) Contraestadas, se refieren al retardo en la carga o descarga de un buque.

(254) Scialoja, Antonio, Op. Cit., p. 11.

(255) Enciclopedia General del Mar, Barcelona, Ediciones Garriga, 1978, -- Volumen VI, p.p. 479-480.

importancia, en virtud de que no todos los navfos poseen los mismos escantillones.(256)

Es por esto que el numeral en ningún caso puede ser idéntico entre dos buques, de ahí que éste sea un elemento que sirve para identificar indubitadamente a un buque.

d) Registro

Existe en México un registro para buques, que se lleva a cabo en oficinas dependientes del Poder Ejecutivo, como lo es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Dirección General de Marina Mercante, y es Registro Público Marítimo Nacional, donde se encuentran los expedientes de los buques con todos los datos inscritos, cuya oficina central tendrá su residencia en la Ciudad de México y las oficinas locales ubicadas en las capitanías de puerto, establecidas en los litorales del Golfo de México y del Océano Pacífico.(257) (258)

La importancia en el registro del buque como medio de individualización e identificación del mismo, estriba en que dado el sistema de folios a que son sometidos todos los documentos que recibe el Registro Público Marítimo Nacional, hace difícil que existan registros de buques con los mismos números de folio.

"Los folios son las hojas donde se contienen los asientos de presentación, inscripción y anotaciones relativas a cada entidad registral, buque empresa o concesión".(259)

(256) Escantillones: Regla o patrón que sirve para trazar las líneas y fijar las dimensiones según las cuales se han de labrar las piezas del buque, como las partes metálicas del casco y demás que lo integran.

(257) Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, Código de Comercio... p. 546, Artículo 7.

(258) Existen 10 oficinas locales del Registro Público Marítimo Nacional - a cada una de ellas les corresponde uno o más puertos.

(259) Ibidem, p. 549, Artículo 12.

"El folio diario de entrada en trámite identificará en -- sus hojas los documentos que se presenten para su registro para los efectos de fijar su prelación y acreditarla. En él se anotará:

- "1.- Número de entrada, progresivo por cada documento recibido, la numeración se empezará cada año.
- "2.- Hora, día y año de presentación.
- "3.- Naturaleza del acto u operación que contiene.
- "4.- Buque, empresa, naviera o concesión de que se trate".(260)

1.2 Naturaleza Jurídica del Buque

Algunos tratadistas sostienen que una embarcación posee-- personalidad jurídica propia, basándose en diferentes argumentos, afirmando que tiene un nacimiento y una muerte al igual-- que los individuos, también cuenta con un nombre, registro, nacionalidad y un domicilio. Afirmación que es del todo errónea, dado que se le da el nombre de sujeto o persona a todo ente ca paz de tener facultades y deberes, esto es, ser sujeto de derechos y obligaciones.(261)

Nuestro derecho, reconoce dos tipos de personas, las fsicas y las jurídicas, el primer término corresponde al sujeto-- jurídico individual, es decir, al hombre en cuanto tiene derechos y obligaciones, y otorga el segundo a las asociaciones dotadas de personalidad como las sociedades y sindicatos.(262)

Por tanto no es posible considerar al buque como una persona física, ya que el buque es una cosa a la que no se le pue

(260) Ibidem, p. 549, Artículo 13.

(261) García Maynez, Eduardo, Introducción al Estudio del Derecho, México, Editorial Porrúa, S.A., Trigesima Cuarta Edición, 1982, p. 271.

(262) Idem.

de conceder derechos y mucho menos exigir obligaciones, que a quienes realmente pertenecen es al capitán, al armador y al na viero.

No es tampoco posible considerar al buque como una persona jurídica, pues éstas, se constituyen para hacer desaparecer una colectividad y dar origen a un solo ente al cual se le --- atribuyen un conjunto de derechos y obligaciones en vez de --- abribufrselos a cada uno de los miembros que forman dicha so-- ciedad.

Además, la persona jurídica se crea por la reunión de vo- luntades de varios individuos que tienen un propósito, la rea- lización de uno o varios fines que no le serfan posibles alcan- zar de manera individual.

La existencia del buque depende de la voluntad de una per- sona física o jurídica que se pueden reunir para la creación - de dicho buque, pero no van a crear o dar por resultado des--- pués de su asociación a otra persona jurídica sino a una cosa, el buque; así es que, si para construir ese buque necesitan -- asociarse se asocian primero y luego construyen o compran los- buques, pero la persona jurídica objeto de derechos y obliga- ciones [verbigracia Transportación Marítima Mexicana (TMM)], se- rá la sociedad, nunca los buques que se propongan hacer o ex- plotar comercialmente.

Al respecto Landaéz Otazo opina que el buque es una cosa- del mundo exterior, en tal sentido, no se puede pretender de-- cir que el buque es una persona jurídica, por tanto él consti- tuye objeto de derechos y obligaciones y no sujeto de los mis- mos. (263)

(263) Landaéz Otazo, Leoncio. Derecho Marítimo Venezolano, Caracas, Edicio- nes del Instituto de Derecho Comparado, Universidad de Carabobo, --- 1980, p. 65.

En cuanto a que el buque tenga un nombre, registro, nacionalidad y un domicilio, no pueden considerarse elementos suficientes para sostener que éste tenga una personalidad jurídica, porque, en el caso del nombre lo tienen muchísimas cosas y el estar registrado también lo están otros bienes como los inmuebles y a éstos, nunca se les ha adjudicado una personalidad jurídica; en cuanto al domicilio el que se toma en cuenta para las relaciones jurídicas en que interviene el buque será el de la agencia marítima o en su defecto el del armador en el puerto de matrícula.(264)

De todo lo anterior se colige que el buque no goza de una personalidad jurídica propia en virtud de que no puede ser sujeto de derechos y obligaciones.

1.3.- Elementos que integran el buque

Siendo el buque una "res connexa", cosa compuesta, formada por muchas partes distintas, considerada como una universalidad de hecho y que constituye la fortuna de mar del armador, interesa determinar cuáles son los elementos constitutivos de un navío.

La determinación de los elementos de la nave, tiene mucha importancia en cuanto se trata de la venta, hipoteca, seguros, abandono y otros actos jurídicos cuyo objeto sea el buque.

Dichos componentes de todo buque son:

- "a) Eslora.- Que es la longitud del buque y se mide de proa a popa.
- "b) Manga.- Es el ancho del buque y se mide de babor a estribor en la parte más amplia.

(264) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

- "c) Punta.- Es la altura del buque y se mide en el centro de-- la eslora, desde la quilla hasta las diversas cubiertas.
- "d) Proa.- Es la parte delantera del buque la que se inicia -- después de la última cuaderna.
- "e) Popa.- Es la parte posterior del buque con la que se cie-- rra la construcción y en la cual se halla el timón.
- "f) Banda de babor.- La que se encuentra a la izquierda del na vfo.
- "g) Banda de estribor.- La que se encuentra al lado derecho -- del buque.
- "h) Cuaderna.- Cada una de las parejas de costillas o ramas si métricas, que forman el esqueleto del buque, a las que se aplican los forros que constituyen el casco.
- "i) Línea de flotación.- Separa la parte sumergida de la nave-- de la que no lo está, y por ende marca hasta donde puede-- cargarse un buque sin poner en peligro su navegación, ya-- que de excederse equivaldría a hacerle perder su estabili dad.
- "j) Cubiertas.- Son los diversos planos de construcción que -- cierran los espacios del buque.
- "k) Calado.- Que es la amplitud máxima en sentido vertical que puede sumergirse un buque en el agua y que no pone en peli-- gro su navegación.
- "l) Casco.- Es el cuerpo del buque sin máquinas, arboladuras,- y pertrechos, o sea, en rosca, es decir acabado de cons--- truir.
- "m) Francobordo.- Es la distancia desde la cubierta completa y más elevada que poseen medios permanentes de cierre para-- todas las aberturas expuestas a la interperie hasta la lí-- nea de flotación más allá de la que no se permite cargar.- [El francobordo lo fijan las sociedades clasificadoras, -- con objeto de que el buque sumergido hasta su máxima carga, tenga las necesarias condiciones de flotabilidad dependien-- do de éste la seguridad del buque en el mar].(265)

- "n) Quilla.- Que es la parte de abajo del buque con la que éste corta el mar y al final de ésta se ponen los números -- que marcan el calado del buque, en la roda y en la coda según sea en la proa o en la popa, es la primera pieza que se coloca al construir la embarcación.
- "o) Palos.- Mastiles de madera, hierro o acero colocados verticalmente en el plano longitudinal del buque sirven para -- sostener los picos puntales y demás elementos de carga -- del navío. El buque moderno generalmente tiene dos, el macho, que se encuentra en la parte posterior y el mastelero, que está en la parte anterior y en el cual siempre se encuentra la pluma real o grúa principal.
- "p) Escotillas.- Aberturas por las que se introduce la carga a los buques y que se hacen sobre las cubiertas.
- "q) Puente.- Que es la superestructura más elevada del navío, -- y en la que se encuentran el cuarto de mando, de derrota, -- y el camarote del capitán.
- "r) Obra muerta del buque.- Es aquella en la cual el armador -- no puede transportar carga o pasajeros, es decir, no puede dedicarla a la explotación comercial: camarotes de la tripulación, tanques de petróleo para el consumo propio de la nave, cuarto de máquinas, zonas de lastre, lugar para las vituallas, etc.
- "s) Timón.- Que es la pieza de madera o metálica convenientemente articulada que se puede girar alrededor de su eje un cierto ángulo para dar al buque la dirección deseada.
- "t) Hélice.- Es el conjunto de dos o más aletas o palas helicoidales que giran alrededor de un eje, y empujan el fluido ambiente produciendo una fuerza de reacción utilizada -- para impulsar o hacer marchar los buques.
- "u) Superestructura.- Toda parte del buque situada por encima de la cubierta superior continua.
- "v) Roda.- Es la pieza más saliente de la proa del buque, para darle la forma apropiada a esa extremidad, a ella se unen, las planchas del costado. La parte inferior de la roda se llama pie de roda.

- "w) Bovedilla.- Parte arqueada o angulosa de la fachada de la popa del buque.
- "x) Contrastay.- Es el segundo "stay", es decir, son los cables metálicos que sujetan los palos masteleros para que no caigan a popa.
- "y) Escobén.- Es el conducto de acero moldeado o de hierro fundido que va desde la cubierta del castillo al forro exterior para permitir el paso de la cadena del ancla y para alojar a ésta durante la navegación.
- "z) Ancla.- O sea el instrumento de hierro o acero pesado y fuerte en forma de anzuelo o arpón que va unida al buque a través de una cadena y se arroja al agua, para que una vez que llegue al fondo impida que la embarcación sea arrastrada por las corrientes o vientos.
- "a') Chimenea.- O sea el conducto que, sobresaliendo de la cubierta más alta del buque sirve para dar salida a la atmósfera a los gases de la combustión de las máquinas. En ella generalmente se ponen los colores y símbolos que identifican al armador del buque.

"El buque tiene otras partes no menos importantes, como son los alojamientos o camarotes de los pasajeros, tripulantes y oficiales, bodegas para las diversas cargas, cuarto de máquinas; tanques para combustibles y agua potable de consumo propio para el buque, caseta del servomotor, es decir, el aparato usado para vencer grandes resistencias, especialmente para accionar el timón, para cambiar la marcha de grandes motores del buque, molinetes; escotillón o escotilla pequeña, lumbrera o ventana para dar paso a la luz y ventilar las partes interiores del buque".(266)

Estas son algunas de las partes que conforman al buque, sin embargo, los accesorios deben tomarse en consideración en-

virtud de que es necesario el saber cuáles de ellos siguen la suerte del navío, a qué debe entenderse que éstos están sujetos de igual forma que las partes principales a todas las relaciones jurídicas y económicas que convergen en el buque.

Ya que como señala Brunetti, "la nave es una de aquellas cosas en la que los accesorios desempeñan una función característica".(267) Los accesorios constituyen elementos con funciones y objetividad propia pero unidos al buque con una dependencia funcional.(268)

Es obligado el conocer cuándo un elemento unido al buque constituye un accesorio, para esto la doctrina da tres condiciones:

- "a) Que esté destinado al servicio del buque;
- "b) Que tal servicio sea permanente;
- "c) Que sea necesario ese elemento para la navegación".(269)

La doctrina alemana enumera como accesorios: ancla, cadenas, brújulas, comás, aparatos de señales, velas, cordajes, mulliciones,...(270)

La doctrina italiana considera que son accesorios: las embarcaciones, pertrechos, municiones, provisiones, y en general todas las cosas destinadas al uso permanente del buque aunque estén temporalmente separadas.(271)

La legislación argentina dice:

"Que la palabra buque comprende además del casco y quilla

(267) Brunetti, Antonio. Op. Cit., p. 256.

(268) Idem.

(269) Ibidem, p. 258.

(270) Ibidem, p. 257, nota 1.

(271) Scialoja, Antonio, Op. Cit., p. 197.

los aparejos y demás accesorios para que pueda navegar. Con-- el nombre de aparejos se designan las lanchas, botes y canoas-- correspondientes al buque, las armas municiones y provisiones, los mástiles, anclas y anclones, el condaje y todos los demás-- objetos fijos o sueltos para su servicio de navegación aunque-- se hayan separado temporalmente".(272)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no incluye dentro de su Articulado una definición precisa sobre lo que -- ésta entiende por accesorios, término que maneja de una manera muy genérica en los siguientes Artículos:

Artículo 121.- "Toda embarcación puede ser objeto de garantía real constituida mediante hipoteca que comprende sus pertenencias y accesorios".(273)

Artículo 132.- "Cada buque, con sus pertenencias y-- accesorios constituirá la fortuna de mar".(274)

Artículo 135.- "El naviero podrá hacer concreta y ac-- tual la limitación de su responsabilidad en los tér-- minos de los Artículos anteriores haciendo abandono-- del buque y de sus pertenencias y accesorios en fa-- vor de los acreedores".(275)

Así pues, dado lo anteriormente expuesto podemos válida-- mente considerar como los accesorios del buque aquellas cosas-- o aparatos que sean necesarios para la navegación y aquellos - que no le sean esenciales, incluso como ornato.

(272) Mezzera Alvarez, Rodolfo, Op. Cit., p. 77.

(273) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p.p.-- 514.A.121.

(274) Ibidem, p. 516, Artículo 132.

(275) Ibidem, p. 517, Artículo 135.

Clasificación de las embarcaciones

Los buques por la función a que están destinados reciben una clasificación específica, basada entre otras en su objeto, en el tipo de carga, por su tipo de construcción, en el tráfico que realizan y por el tipo de navegación; de tal forma que consideramos acertado seguir a Salgado y Salgado en lo que respecta al tema que ahora tratamos.

"1.- La primera y más importante la tenemos por el objeto a -- que están dedicados;

Buques de Guerra y buques Mercantes.

[Para nuestros efectos sólo interesan los mercantes, pero haremos mención de los de guerra puesto que ellos integran una clasificación].

"Entre los de guerra los más importantes son los acorazados que tienen artillería pesada, luego los portaviones -- que sirven como bases aéreas marítimas militares, los -- cruceros de guerra, las fragatas, las goletas, bergantines, submarinos, cañoneros, guardacostas, dragaminas, buques red que sirven para obstruir el paso a los submarinos, convoyes, buques nodriza y buques hospitales.

"Los mercantes se dividen a su vez en:

- "a) De tráfico regular o ruta fija y
- "b) Tráfico eventual o sin ruta fija.

"Estos últimos son los que se conocen con el nombre inglés de buques 'TRAMPS', que en español son designados como buques 'volanderos' que realizan cargas a granel.

"2.- También se pueden clasificar los mercantes por el tipo de carga que llevan en:

- "a) Carga
- "b) Pasaje; y

"c) Mixtos, es decir, que puedan llevar al mismo tiempo-- carga y pasaje.

"Esta clasificación acepta, asimismo, la siguiente por el tipo de su construcción:

"a) Carboneros, Gaseros

"b) Petroleros,

"c) Fruteros,

"d) Frigoríficos,

"e) Cisternas,

"f) Transbordadores,

"g) Portacontenedores,

"h) "Roll-on/Roll-off", o sea aquellos buques que tienden una rampa para que los autotransportes se introduzcan en su interior al mismo tiempo que cargan las cajas-- de los 'trailers' o los contenedores en otros espa-- cios aptos para ellos,

"i) Buques portabarcasas; que se conocen también con el-- nombre de 'lash'. Los buques 'lash, lighter aboard-- the ship', hoy en día tienen ya tres generaciones, -- los propiamente 'lash' que son los que cargan a bordo las barcasas con sus grúas. Los 'bacat' basados en-- el catamarán hawaiano, llenándose el espacio entre -- los dos cascos con las barcasas, que una vez coloca-- das las que quedan abajo forman el fondo del buque.

"Por último los 'sea bee', es decir aquí el buque hun de su popa para que la barcaza por su propio impulso-- o por el de un remolcador se introduzca en el buque,-- una vez concluida la operación y con todas las barca-- zas a bordo, con bombas desagua sus espacios cerran-- do su popa y aprestándose para zarpar. También utili za sus grúas para cargar las barcasas.

"j) Buques OSO, es decir 'ore-slurry-oil', o sea los grane-- leros que pueden llevar minerales, productos quími-- cos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, también

en grandes cantidades por ser su porte muy parecido--
al siguiente.

- "k) Buques OBO, es decir 'ore-bulk-oil', es decir, aque--
llos graneleros que pueden llevar minerales, granos o
petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades, ya
que su porte es generalmente de 90,000 a 120,000 tone--
ladas de registro bruto.
- "l) Buques pesqueros, que se clasifican a su vez por el--
tipo de pesca y caza que realizan:
 - "1) Camaroneros
 - "2) Atuneros
 - "3) Sardineros
 - "4) Bacalanderos
 - "5) Balleneros
 - "6) Arrastrero o de arrastre, conocido también como -
'trawler' palabra de origen inglés, ya que este ti--
po de buques en esa lengua se dice 'trawler'.
 - "7) Fábrica, es decir, aquellos en que se procesan --
los productos obtenidos en el mar, siendo éstos--
los más importantes.
- "m) Buques de fines especiales; que son de variadas cla--
ses, pudiendo destacar los siguientes:
 - "1) Rompehielos,
 - "2) Hospitales,
 - "3) Fábricas,
 - "4) Diques flotantes,
 - "5) Remolcadores,
 - "6) Buques faro,
 - "7) Cableros,
 - "8) Dragas
 - "9) Oceanográficos,
 - "10) Plataformas de exploración y explotación,
 - "11) Estaciones meteorológicas,
 - "12) Asistencia y salvamento,
 - "13) Buques isla,
 - "14) Gánguiles

- "15) Abastecimiento,
- "16) Buques gufa,
- "17) Posicionamiento dinámico.
- "n) Los yates de recreo o de deporte, siendo los más comu
nes los siguientes:
 - "1) Goletas,
 - "2) Yol,
 - "3) Cuter,
 - "4) Balándro,
 - "5) Finalmente tenemos los multipropósitos, es decir, aquellos buques que por su construcción pueden -- ser fácilmente convertibles para recibir las cargas que contratare el armador. Este buque es conocido internacionalmente con el nombre de buques "FREEDOM".

"Otras clasificaciones que se pueden dar de los buques se r
rfan las siguientes:

- "1) Por el tráfico que realizan:
 - "a) Tráfico de altura, o sea aquel en que se realizan viajes transoceánicos.
 - "b) Tráfico de cabotaje, el que se realiza a lo largo de un litoral, será nacional si sólo lo hace visi
tando puertos de un solo país, e internacional -- cuando se hace visitando puertos de varios países de un mismo litoral.
 - "c) Tráfico costanero, semejante al anterior, pero re
quiere que no se aleje más de veinte millas de la costa.
 - "d) En México, existe además, lo que se ha dado a lla
mar el gran cabotaje, establecido por nuestra empresa armadora más importante Petróleos Mexicanos (PEMEX), y consiste en que los buques visitan --- puertos de los litorales del Pacífico y del Atlán
tico a través del Canal de Panamá.
- "2) Por el medio de propulsión que usan:

- "a) Propulsión mecánica,
 - "b) De vela,
 - "c) Mixtos, es decir, de vela y mecánicos; y
 - "d) Energía atómica,
- "3) De acuerdo con el tipo de navegación, en comerciales y no comerciales.
- "4) En base al tonelaje o al tamaño, es decir, si son de más de 1000 toneladas de registro bruto o menos, mayores y menores.
- "5) Con o sin privilegio, es otra de las clasificaciones. Tienen privilegio aquellos buques que se dedican al servicio del Estado, los científicos y los que persiguen fines humanitarios y de salvamento. El privilegio de que gozan, es que no pueden ser objeto de embargo o detención por ninguna resolución judicial ni por ningún procedimiento judicial 'in rem'. Sin embargo, los interesados pueden demandar ante los tribunales competentes del Estado propietario del buque o bien que lo explota, por las acciones derivadas de abordajes u otros accidentes, asistencia y salvamento, averías gruesas, reparación, suministros u otros contratos relativos al buque.
- "6) Finalmente, tenemos aquellos que tienen destino público o que pertenecen al Estado, para fines propios del mismo, y aquellos de destino privado o sea los que explotan, los particulares, en esta última se incluyen también los que el Estado posee y dedica a la explotación comercial".(276)

El buque es de manera indubitable la figura central del Derecho Marítimo y como tal es parte importante de todas las negociaciones marítimas.

Del buen estado del buque depende en gran parte, el buen-

(276) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

éxito del contrato a que se encuentre sujeto.

Los buques no sólo se clasifican en cuanto a su construcción, ruta o tráfico que realizan, sino que también se clasifican en cuanto a sus características técnicas de construcción y de seguridad en su navegación, tanto en el área de cubierta como en el de máquinas.

Para tal efecto existen las Sociedades Clasificadoras de buques, que son instituciones especializadas a nivel técnico-- que por medio de certificados informan o asesoran a constructores, armadores, aseguradoras, cargadores y compradores sobre la construcción y condiciones reales de navegación del buque,-- obteniéndose exactamente el efectivo valor técnico de la embarcación con validez oficial y reconocimiento internacional.(277)

Para que un buque pueda navegar, necesita de un certificado de seguridad de cubierta y máquinas, que sólo puede expedir una sociedad clasificadora.

Nuestra ley, específicamente en el Reglamento para el --- Abanderamiento y Matrícula de los buques mercantes, exige tal certificación para los planos de construcción del buque.

Sin el certificado, un buque no puede ser abanderado, matriculado ni registrado como mexicano tal y como lo marca el propio reglamento:

"Artículo 14.- Los expedientes de matrícula se formulan-- en dos tantos, destinando el original a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes con los siguientes documentos:

Embarcaciones Mercantes.

... 1) Certificados de seguridad de cubierta y máquinas.

(277) Idem.

Embarcaciones de la Nación.

... e) Certificados de seguridad decubierta y máquinas".(278)

La eficacia técnica de las Sociedades Clasificadoras, reside precisamente en la seriedad de sus informes que tradicionalmente han ido conservando.

El multicitado Certificado expedido por dichas instituciones, proporciona al buque la seguridad para navegar a cubierto de toda contingencia, además de ser garantía en cualquier transacción que se ejecute sobre la nave.

"De acuerdo con las últimas estadísticas, el 92.5% de los buques ingleses y el 40% del tonelaje marítimo internacional-- están clasificadas en la '*Lloyd's Register of Shipping*', con sede en Inglaterra, dicha sociedad es la más antigua de las -- que existen en la actualidad pues fue fundada en 1760 y hoy en día goza de gran prestigio mundial.

"La '*Lloyd's Register*' tiene varios tipos de clasificaciones de buques, las más usuales son las siguientes:

"100 A para los buques construidos de acuerdo con las reglas de la sociedad.

"100 A para especiales servicios como los de dragas.

"100 A para servicios restringidos y servicios costeros, servicios de canal.

"100 A para el transporte de Petróleo.

"A para servicios restringidos, bahías, ríos y estuarios".
(279)

Tales calificaciones serán otorgadas en virtud de haber--

(278) "Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula"...p. 5, Artículo 14.

(279) Garibi Undabarrena, José María. Op. Cit., p. 30.

inspeccionado y examinado la resistencia de los materiales y-- la forma de construcción debiendo ejecutar estas funciones per-- sonal especializado de la sociedad, además se verificará la ca-- lidad en todo lo relativo a las cadenas de las anclas, cables, escobenes, molinetes, motor y casco integrantes del navío.

"Si todas las regulaciones han sido cumplidas, le colocarán el número '1' al buque dentro de la clasificación.(280)

Por tanto, la clasificación más alta otorgada es "100 A 1" que es el símbolo de perfección en navegabilidad de buques, di-- cha clasificación recibe el nombre de "cota".

El buque que ostente dicha clasificación para efectos del contrato de seguro pagará la prima más baja establecida, ya -- que representará por consecuencia un menor riesgo para la com-- pañía aseguradora.(281)

Existen otras sociedades clasificadoras tales como:

- a) "Bureau Veritas" - Francesa.
- b) "American Bureau of Shipping" - Estados Unidos.
- c) "Norske Veritas" - Noruega.
- d) "Germanischer Lloyd's" - Alemana.
- e) "El Registro Italiano Navale ed Aeronautico" - Italia.(282)

En resumen las sociedades clasificadoras, tienen por mi-- sión el inspeccionar el aspecto técnico de los buques tanto en sus reparaciones como en su construcción con la finalidad de-- que conserven el más alto rango de navegabilidad, asegurándose de esta manera que los buques por ellas clasificados se encuen-- tren en todo momento en condiciones de transportar mercancías.

(280) Ibidem, p. 31.

(281) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

(282) Garibi Undabarrena, José María. Op. Cit., p. 32.

personas y cosas.

2.- Situación de la Hipoteca Naval antes de la reforma de 1982

Previo al estudio de la hipoteca naval, consideramos obligado exponer qué es el crédito, cuál es su importancia y en -- qué consiste el crédito naval.

La palabra crédito del latín "*creditum*" (283), es la transferencia de bienes que se hace en un momento dado por una persona a otra, para ser devueltos a futuro, en un plazo señalado y generalmente con el pago de una cantidad por el uso de los-- mismos.(284)

De una manera más simple, el crédito es el otorgamiento-- de una prestación presente a cargo del acreedor, a cambio de -- una contraprestación futura a cargo del deudor, diferida en el tiempo.

Los elementos y características del crédito son:

- a) La existencia de ellos,
- b) La transferencia de ellos,
- c) Un lapso de tiempo durante el que se utiliza,
- d) La obligación de restitución de los mismos,
- e) El pago de la cantidad pactada por el uso.(285)

La importancia del crédito radica en que mediante su uso-- se consigue hacer llegar a las personas necesitadas del capi-- tal los medios necesarios para su desenvolvimiento económico.

(283) "*Creditum*", significa tener confianza o fe en algo.

(284) Acosta Romero, Miguel, Diccionario Jurídico Mexicano, ... Tomo II, p. 354.

(285) Idem.

Ya que una de las bases fundamentales sobre las cuales -- descansa el desarrollo de cualquier industria y principalmente de aquellas que para su desenvolvimiento requieren de la concurrencia de fuertes capitales, es el crédito.

Con el fin de proteger a los acreedores todos los regímenes jurídicos reconocen diversas garantías que los protegen de la posible insolvencia del deudor, de tal forma que se establece una estrecha relación entre el crédito y su debida garantía, a través de dos sistemas que tienden a afianzar el crédito mismo.

El primero se refiere a los contratos de garantía, que a su vez se dividen en garantía real y garantía personal, éstas garantías contractuales se dan mediante la fianza, cuando son personales (286), y cuando son reales con la prenda (287), e--hipoteca.

El segundo sistema tiende a considerar el patrimonio del deudor, exclusivamente reconociéndole al acreedor ciertas medidas para consolidar dicho patrimonio y evitar su disminución-- en salvaguarda del crédito; verbigracia el embargo como medida cautelar.

Crédito Naval.

En todas las épocas dadas las importantes inversiones que invariablemente requirió y requiere actualmente la explotación marítima, hubo que financiarla por medio del crédito.

Antiguas son ya las protecciones que los Estados otorgan-- a la construcción de buques, la adquisición y renovación de --

(286) Todo lo relativo a la fianza se encuentra reglamentado del Artículo- 2794 al 2855 del Código Civil para el D.F.

(287) Ibidem sobre la prenda, Artículos 2856 al 2892.

las flotas mercantes, tal y como lo señala la Conferencia de Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD),: "Los problemas de la financiación de la compra de buques nuevos o de segunda mano, por los países en desarrollo con miras al establecimiento o la expansión de su marina mercante, han sido siempre objeto de la atención de la UNCTAD, desde su primer periodo de sesiones y la Comisión de Transporte Marítimo".(288)

La marina mercante es la industria que por sus especiales requisitos de organización y financiamiento, así como por su importancia política y comercial ha requerido de todos los Estados una mayor ayuda en todos los órdenes.

Como la industria naval representa un factor significativo en las Balanzas comercial y de pagos, los Estados con astilleros [en el caso de México los Astilleros Unidos de Veracruz] tienen un marcado interés en desarrollar esa actividad y orientarla hacia la exportación de sus productos por lo cual han facilitado los medios para permitir a los astilleros la organización de esquemas crediticios para la financiación del costo de construcción de buques.(289)

Tratándose como es el caso, de crear en México una verdadera industria marítima, los capitales a emplear son cuantiosos y su recuperación es a largo plazo, por lo cual no es posible que las empresas armadoras en forma aislada e independiente puedan desenvolverse satisfactoriamente, en tal virtud necesitan recurrir al crédito y al auxilio del Estado, a través de la banca nacionalizada quien debe atender tales demandas por ser de importancia estratégica a la economía nacional.

El instrumento que al efecto ha establecido el Estado, es

(288) UNCTAD, Financiación en la Adquisición de buques, Ginebra, Informe de la Secretaría de la UNCTAD, 10 de noviembre TD/B/C.4/190, 1975, p. 4.

(289) González Lebrero, Rodolfo. Manual del Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Ediciones De Palma, 1979, Tercera Edición, p.p. 596-597.

el crédito mediante préstamos a largo plazo e interés reducido con garantía hipotecaria. En México, la adquisición de buques principalmente pesqueros, se realiza mediante la intervención del Banco Nacional Pesquero y Portuario (BNPP), el cual ha --- constituido el Fideicomiso para el Fomento y Apoyo de Desarrollo Pesquero (FADEP), mediante el uso de este instrumento y -- gracias a un contrato de crédito con garantía fiduciaria se ha adquirido casi la totalidad de la flota pesquera mexicana.

Sin perjuicio de lo anterior, EL BNPP no sólo se limita a otorgar créditos con garantía fiduciaria, sino también, otorga créditos con garantía hipotecaria, misma que se constituye sobre la propia embarcación, a cuyo efecto se destina el crédito.

Los créditos otorgados, pueden ser destinados indistintamente para la adquisición, reparación o mantenimiento de los-- buques pesqueros o para satisfacer las necesidades financieras de la sociedad cooperativa que los explota.

Las fuentes potenciales de financiación para la compra de buques o renovación de los mismos por los países en desarrollo son, como en otras industrias, la inversión de capital propio, los créditos bancarios o créditos a la exportación, los préstamos de instituciones internacionales, los préstamos de los gobiernos en concepto de ayuda bilateral y los bancos especializados en hipotecas sobre buques.(290)

Se hace evidente que con el propósito señalado el mismo-- buque podría servir para garantizar las sumas que se obtuvieren a través del crédito, ya que en última instancia éstas se destinarán sobre él mismo.

Si así fuera, el acreedor podría creerse suficientemente-- protegido y su crédito debidamente garantizado por el mismo --

(290) Ibidem, p. 2.

buque, en virtud de la proporción que pudiera existir entre ambos valores; sin embargo, no es así.

Contra esa posible protección inciden diversas situaciones y es que todo régimen de crédito naval, ha de tropezar necesariamente al menos con dos factores adversos: el primero de ellos es la propia naturaleza del buque, tanto en su perspectiva jurídica como real, unida a los riesgos y peligros inherentes a la navegación, el segundo de tales factores desfavorables radica en los propios privilegios marítimos dotados de singular preferencia en concurrencia con otros créditos.(291)

Efectivamente, los peligros de la navegación son ciertos y reales, y la exposición del buque a los mismos arriesga la garantía que el crédito hubiere tenido.

Además se ha mantenido en la ley un número exagerado de privilegios sobre el buque, que inciden en perjuicio del acreedor disminuyendo notablemente su garantía.

Al respecto Brunetti, contemplando el problema considera que sería absurdo suprimir el sistema de privilegios y propone la conveniencia de ordenarlos y depurarlos, de tal manera que no produzca daño al crédito marítimo; en general se tiende en la doctrina y en las legislaciones modernas a reducir el número de privilegios sobre la nave.(292)

Es innegable el papel preponderante que tiene el crédito naval para el desarrollo de la actividad marítima de un país y por ende la hipoteca naval como medio de obtención de crédito cobra una importancia relevante.

(291) Nueva Enciclopedia Jurídica, Barcelona, Editorial Francisco Seix, S.A. 1972, Tomo XI, p. 104.

(292) Enciclopedia Jurídica OMEBA... Tomo II, p. 446.

Se podría pensar, que el acreedor, en el momento de constituirse una hipoteca a su favor como garantía al crédito por el otorgado tendría una absoluta confianza en el posterior y total pago de su crédito, sin embargo no es así, toda vez que se encuentra alterada su relación de prelación crédito garantía en virtud de la existencia de derechos de preferencia que no figuraban de manera previa para que pudiesen ser tomados en cuenta.

Estos derechos de preferencia o títulos de preferencia -- oculta como los llama Brunetti, tienen el grave inconveniente en su falta de publicidad y resultar preferidos en su pago sobre los créditos hipotecarios, de tal forma que se les ha asignado el nombre de privilegios marítimos.(293)

De lo anterior se infiere que existe una confrontación entre hipoteca naval y privilegios marítimos, sin embargo la hipoteca naval es en sí misma un privilegio marítimo, incluso -- tal carácter se le ha conferido a nivel internacional a través de los Convenios Internacionales para la Unificación de ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, firmados en Bruselas el 10 de Abril de 1926 y el 27 de Mayo de 1967, mismos que serán objeto de análisis en el capítulo cuarto del presente trabajo.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos antes de ser reformada en diciembre de 1982, consideraba efectivamente a la hipoteca naval como privilegio marítimo.

Es conveniente explicar qué son los privilegios marítimos.

Los privilegios marítimos son derechos reales, puesto -- que afectan la cosa misma y se hacen efectivos por medio de--

(293) Blas Simone, Osvaldo. Privilegios Marítimos, Buenos Aires, Ediciones Novum Forum, 1981, p. 23.

acciones reales, que surgen por obligaciones del armador contraídas para la efectiva realización de la navegación.(294)

Ripert señala que los privilegios constituyen garantías legales en provecho de ciertos acreedores que sobresalen a la masa de los quirografarios, en razón de la calidad de su crédito.(295)

Para Brunetti el privilegio marítimo es: "*Il privilegio - sulla nave e sul nolo si puo definire: una garanzia reale, di cui la legge vuole siano assistiti determinati crediti surti un'occasione di un viaggio marittimo, che soddisfarsi su questi beni con preferenza su ogni altro creditore anche ipotecario*".(296)

Para Fariña el crédito privilegiado marítimo otorga a su titular una preferencia sobre el buque en virtud de la cualidad de su crédito, con relación a todos los demás acreedores-- estableciendo una garantía real sobre el buque para la seguridad de la deuda.(297)

Las anteriores definiciones comparten la característica de señalar a los privilegios marítimos como un derecho real sobre el buque que tiene la cualidad esencial de que se deriva de la navegación del buque y por ende es preferente a los demás créditos.

En el mismo sentido se manifiesta Bonnacase al sentar que:

(294) Ibidem, p. 37.

(295) Ibidem, p. 71.

(296) El privilegio sobre la nave y sobre el flete se puede definir: como una garantía real de la cual la ley quiere que sean asistidos determinados créditos surgidos con ocasión de un viaje marítimo que se da sobre estos bienes con preferencia sobre cualquier otro acreedor aun cuando sea hipotecario. Brunetti, Antonio, Manual del Derecho de la Navegación Marítima Interna, Italia, Editorial Padora, 1947, p. 387.

(297) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 185.

"Le privilège est un droit que la qualité de la créance donne à un créancier d'être préféré aux autres créanciers même hypothécaires".(298)

Los privilegios marítimos participan de la realidad jurídica que el derecho de la navegación trata de satisfacer, es--decir, posibilitar la efectiva realización de la navegación.--(299)

Surge ahora el cuestionamiento del ¿por qué los créditos-privilegiados deben de ser pagados en orden de prelación mayor aun sobre la misma hipoteca? tal como lo señala Bonnecase.

Lo anterior obedece a que aunque la hipoteca naval participa de similares propósitos que los privilegios marítimos puede responder aquella a distinta finalidad, ya que el crédito--obtenido mediante la hipoteca puede o no destinarse a la necesidad inmediata, de efectivizar la navegación, es decir, que--este crédito puede haber sido tomado por varios motivos ajenos a la navegación misma.

En cambio, los privilegios marítimos, como ha quedado señalado reconocen su origen en la efectiva navegación y cuya finalidad esencial es la de conservar el negocio marítimo.

Además mientras la hipoteca sólo se da por voluntad del propietario del buque o su armador, el privilegio marítimo emana de la propia ley al reconocer a determinados créditos los--derechos de preferencia y persecución sobre el buque, carga y flete en razón de posibilitar la efectiva navegación.(300)

(298) El privilegio es un derecho que la calidad del crédito da a un acreedor de ser preferido a otros acreedores aun sobre los mismos hipotecarios. Bonnecase, Julien. Tratado de Derecho Comercial Marítimo.--París. Editorial Recueil Sirey, 1923, p. 477.

(299) Blas Simone, Cswaldo. Op. Cit. p. 109.

(300) Fariña, Francisco, Op. Cit. p. 85.

En materia de privilegios marítimos, se reconoce preferencia a los acreedores de fecha más reciente, sobre los demás anteriores a ella, contradiciendo el principio, "*prior in tempore, potior in iure*", que tiene plena vigencia en el derecho común y determina la preferencia del acreedor más antiguo sobre el más reciente, en cambio los privilegios marítimos, se establecen en orden de prioridades inverso dentro de los acreedores del mismo rango aplicándose la fórmula "*posterior in tempore, potior in iure*", la razón de esta regla, es la presunción de que el nuevo débito ha contribuido a salvar la garantía de los acreedores preferentes.(301)

Al respecto, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su Artículo 117 sigue el anterior principio al señalar que:

"Artículo 117.- Los créditos relativos al último viaje -- del buque, serán preferentes a los derivados de los viajes anteriores".(302)

Este sistema de preferencia seguido por México viene a reafirmar lo anteriormente señalado, ya que de igual forma se aplica la fórmula "*posterior in tempore, potior in iure*".

Hasta aquí, hemos expuesto la disciplina jurídica económica relativa al crédito; relación crédito garantía, y privilegios marítimos, ahora vamos a considerar cómo surge la hipoteca naval haciendo una breve remembranza histórica, para posteriormente pasar al análisis de sus elementos.

En la Antigua Grecia y Roma, se utilizaba una forma típica del crédito naval, "*foenus nauticum*", mismo que aceptaba

(301) Blas Simone, Osvaldo. *Op. Cit.*, p.p. 88-89.

(302) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio..., p. -- 513, Artículo 117.

a la hipoteca naval como garantía, y viene a ser éste el antecedente directo del préstamo a la gruesa aventura, mismo que fue reglamentado en las legislaciones medievales como los Roles de Olerón, el Consulado del Mar y las Ordenanzas de Bilbao. (303)

El préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo, [como ya se ha expuesto], era un contrato por el cual una persona prestaba a otra cierta cantidad de dinero sobre bienes expuestos a riesgos marítimos, bajo la condición de que perdiéndose dichos bienes perdía el dador la suma prestada y llegando a puerto, devolvía el tomador la suma que recibía más un premio. (304)

El préstamo a la gruesa no admitía como garantía a la hipoteca, toda vez, que en el derecho medieval por influencia -- del derecho germano, prevaleció el principio de que los bienes muebles no tienen persecución por hipoteca. Incluso un edicto francés de 1666 prohibía expresamente la hipoteca naval. (305)

Con el tiempo, la marina mercante, necesitaba para sostener su desarrollo más crédito, en plazos más largos y con mayores garantías para el acreedor, así pues el préstamo a la gruesa llegó a resultar exageradamente oneroso para el prestatario y con una inestable seguridad para el acreedor.

Ante tal situación, la hipoteca naval como medio de garantía para el crédito naval y como el medio idóneo para obtenerlo resurgió en el Siglo XIX, regulándose por diferentes disposiciones francesas, como la ley del 19 de febrero de 1849, la ley del 10 de diciembre de 1874, modificada en 1885 y en 1914 -- en específico por la Ley de la hipoteca marítima. (306)

(303) Domingo Ray, José. Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1963, p. 367.

(304) González Lebrero, Rodolfo. Op. Cit. p. 597.

(305) Pérez Montero Gotusso, Silvia M. y Graciela. Derecho Marítimo, Monte video, Ediciones Jurídicas Amalio L. Fernández, 1976, p. 123.

(306) Idem.

Cabe señalar que la primera "mortgage" o prenda muerta sobre un buque apareció registrada en Inglaterra en 1825, [la -- "mortgage" inglesa surte los mismos efectos que la hipoteca naval].(307)

En España la hipoteca naval se estableció por la ley del 21 de agosto de 1893, que sigue en vigor con ciertas modificaciones.(308)

Así pues la hipoteca naval se desarrolló en todos o casi todos los países marítimos del mundo, dándole cada uno sus características propias, esta situación originó a la larga la -- falta de uniformidad y de reconocimiento efectivo a nivel internacional a las hipotecas celebradas entre los distintos países.

A lo anterior habría que agregar los distintos lugares de prelación que se habfan otorgado a la hipoteca con relación a los restantes privilegios marítimos.

Como consecuencia de lo anterior, surgió la necesidad de unificar a nivel internacional la hipoteca junto con los demás privilegios marítimos. Y a tal efecto responden las Convenciones internacionales de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Privilegios Marítimos e Hipotecas de 1926 y 1967, ambas adoptadas en el seno del Comité Marítimo Internacional. (CMI); como resultado de ellas se disminuyó a cinco el número de privilegios que deben cobrarse con preferencia a la hipoteca.(309)

Dado que nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos--

(307) Diez Mieres, Alberto. Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Ciencias Económicas, Tomo II, 1964, p. 21.

(308) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 487.

(309) Pérez Montero Gotusso, Silvia M. y Graciela. Op. Cit., p. 125.

no define a la Hipoteca naval, consideramos ahora necesario ex poner algunos conceptos que sobre ella se han vertido.

Al efecto: "La hipoteca es aquel contrato por el que se--sujeta un buque al cumplimiento de determinada obligación de--manera que, en caso de incumplimiento de la misma, el acreedor puede hacer embargar y vender la nave para cobrarse con su im--porte el crédito garantizado con ella y permaneciendo la misma en tanto en poder de su propietario".(310)

"La hipoteca naval es un derecho real, que se constituye--sobre un buque de más de 20 toneladas en garantía de un crédi--to en dinero, sin desplazamiento del buque al acreedor".(311)

Otro concepto es: "La hipoteca es un derecho real, consti--tuido sobre una nave ajena en garantía de un crédito, en cuya--virtud el acreedor si no se le paga la deuda en el caso conve--nido puede hacer embargar y vender la nave hipotecada".(312)

"La hipoteca naval es un derecho real que se establece so bre la propiedad de un buque para garantizar un crédito".(313)

Así también: "La hipoteca naval sujeta directa e inmedia--tamente las naves sobre que se impone, al cumplimiento de las--obligaciones para cuya seguridad se constituye cualquiera que--sea su poseedor".(314)

De la lectura de las anteriores definiciones se obtiene--

(310) Vigier de Torres, Agustín. Derecho Marítimo, Madrid, Ediciones de la Subsecretaría de Marina Mercante, Tercera Edición, 1977, p. 421.

(311) Domingo Ray, José. Op. Cit., p. 372.

(312) Fariña, Francisco. Op. Cit.... Tomo I, p. 223.

(313) Ibidem, p. 487.

(314) Menéndez Menéndez, Aurelio, e Iglesias Prada, José Luis. Op. Cit., p. 1734, Artículo 28.

que al momento de definirse a la hipoteca los tratadistas hacen una reproducción de las definiciones que usualmente se manejan en el derecho común, con las pertinentes adecuaciones en el sentido de que ésta recae sobre un buque.

Estas definiciones en un momento manifiestan qué naturaleza jurídica tiene la hipoteca, expresando que es un derecho real, cuál es su finalidad y efecto, cómo lo es el lograr que el acreedor satisfaga su crédito mediante la venta del buque, ante el incumplimiento del deudor.

Lo realmente esencial de la hipoteca naval es que ésta, afecta y origina que el valor económica del bien buque se reserve en favor de un crédito u obligación.

Así, la hipoteca mientras se encuentra vigente bloquea y reserva el bien buque o su valor económico como garantía a un crédito y, si se incumple en el pago origina que la hipoteca se ejecute embargando el bien y vendiéndolo para que con su precio el acreedor se cobre.

De todo lo anterior y a nuestro criterio consideramos que la definición de hipoteca naval más certera es la que expusimos en el capítulo segundo, que dice: La hipoteca naval es un derecho real de garantía que se constituye sobre bienes determinados, como el buque, enajenables para garantizar el cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al dueño del bien gravado y que otorga a su titular los derechos de persecución de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.

Una vez expuesto el concepto de la hipoteca naval, pasemos a considerar la naturaleza jurídica de este derecho real; ésta deriva de la peculiar naturaleza del buque dentro del clásico sistema de bienes muebles e inmuebles que como ya se vio nuestra Ley lo encuadra dentro de los primeros, además la no-

desposesión del bien buque tendrá que explicarse en virtud de ser mueble, debiéndose aplicar como consecuencia las normas relativas a la prenda en tal situación, se ha llegado a la solución de que el desplazamiento posesorio al constituirse la hipoteca naval se sustituye por la inscripción en el Registro Público Marítimo, en el que se recurre a la ficción de tener al buque como bien inmueble sólo, para los efectos de hipoteca.

Ahora bien, la hipoteca naval tiene sus propios elementos personales, reales y formales así como los efectos que produce y formas de extinción mismos que determinaremos a continuación.

Elementos Personales

Ya se ha dicho que la hipoteca naval se registrará en lo relativo a su constitución, duración y extinción por la legislación común y por ello, es necesario manejar las disposiciones que en ella se contienen. En primer lugar, habrá que determinar quién puede hipotecar un buque, encontrando que el Código Civil en su Artículo 2906 expresa que: "sólo puede hipotecar el que puede anejar, y sólo pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados".(315)

De lo anterior se colige que no se podrá hipotecar si no se es propietario del buque porque como dice el mismo ordenamiento; "ninguno puede vender sino lo que es de su propiedad"-(316), es obvio que quien no tenga la plena propiedad no le estará permitido hipoteca el navfo.

Ahora en caso de existir copropiedad sobre el buque será necesario proceder, en caso de hipotecarlo, con el consentimiento de la mayoría de los partícipes conforme a lo que se dispone en los artículos referentes a la copropiedad.(317)

(315) Código Civil para el Distrito Federal... p. 500, Artículo 2906.

(316) Ibidem, p. 395, Artículo 2269.

(317) Ibidem, p.p. 208 a 215, Artículos 938 a 979.

En este caso, cuando existe un solo dueño del buque el naviero o propietario estará debidamente facultado para constituir hipoteca.

Generalmente los buques de gran valor como los mercantes pertenecen a empresas navieras, constituidas bajo las reglas de las sociedades anónimas, siendo pues la sociedad la facultada para hipotecar su buque.

Tratándose de buques en construcción, la hipoteca sobre los mismos se constituirá por su propietario o propietarios, es decir, el astillero si es contrato de construcción por empresa o el naviero si es contrato de construcción por economía, ya que nuestra Ley de Navegación en su Artículo 104 lo permite, "El navío en proceso de construcción podrá ser hipotecado".(318)

Respecto a la otra parte contratante o sea el acreedor hipotecario sólo se requiere la capacidad general para contratar y obligarse incluyéndose los extranjeros a cuyo favor se puede constituir gravamen hipotecario.

Tal y como lo ordena el Artículo 1798 en relación con el Artículo 450 del Código Civil, mismos que señalan: "tendrá capacidad para contratar todo aquél que no sea interdicto".(319)

En México el acreedor hipotecario siempre es una sociedad nacional de crédito, fundamentalmente el Banco Nacional Pesquero y Portuario en lo que respecta a la flota petrolera mexicana.

En lo relativo a las hipotecas de buques mercantes el acreedor hipotecario la mayoría de las veces es un banco ex---

(318) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio, p. 511, Artículo 104.

(319) Código Civil para el Distrito Federal... p.p. 316, 126, Artículos 1798 y 450.

tranjero, lo anterior obedece a la gran cantidad de dinero, en dólares, que se otorgan en crédito mismos que se garantizan hipotecando a su favor el buque.

Elementos reales

Conforme al Artículo 121 de la Ley de Navegación, pueden ser objeto de hipoteca toda embarcación comprendiéndose sus pertenencias y accesorios. (320)

Concluyéndose que en México se puede otorgar en garantía hipotecaria cualquier buque, baste que sea considerado como tal sin hacer distinciones en cuanto a sus características.

Dentro del mismo orden de ideas varias naves pueden hipotecarse en garantía de un solo crédito.

Elementos formales

Como se ha dicho por tradición y necesidad este contrato tiene un carácter eminentemente formal debiendo constituirse en escritura pública, anotándose en la matrícula de la embarcación inscribiéndola con todos los datos de la misma en el Registro Público Marítimo Nacional para que la hipoteca surta los efectos que la Ley le atribuye. (321)

Efectos

La hipoteca naval en base al derecho común subsistirá íntegra respecto de cada buque aunque se reduzca la obligación garantizada y sobre cualquier parte del mismo que se conserve

(320) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio... p. 514, Artículo 121.

(321) Idem, p. 514, Artículo 124.

aunque la restante haya desaparecido. (322)

Dados los efectos que produce la hipoteca como derecho--real se distinguen fundamentalmente el derecho de persecución y el derecho de preferencia.

El primero de ellos como se ha asentado, permite al acreedor dirigirse contra la nave hipotecada en garantía de su crédito y contra cualquiera que sea su poseedor. Consideramos que este Derecho se puede ejercitar en los siguientes casos:

- 1.- Cuando vence el plazo estipulado para la devolución del capital.
- 2.- Cuando el deudor se encontrare en estado de insolvencia y sea declarado en quiebra.
- 3.- Cuando se enajena el buque siempre y cuando no sea en venta judicial.
- 4.- Cuando ocurriere la pérdida parcial de cualquiera de los buques hipotecados.

Las anteriores causas las estimamos convenientes para la -hipoteca naval toda vez que nuestra ley de navegación y comercio marítimo no dice nada al respecto.

En lo concerniente a la preferencia en el pago característico de la hipoteca en materia marítima no es absoluta pues --hay otros créditos privilegiados que se anteponen al garantizado con hipoteca sin necesidad de requisito alguno y que son --determinados en el Artículo 116 de nuestra ley de navegación.-

Además dicha preferencia en el pago con relación a los demás privilegios se encuentra condicionada al otorgamiento de -

una fianza, que de no otorgarse ésta, la hipoteca naval no será pagada dentro de los créditos privilegiados. Antes de la reforma de 1982, el carácter de crédito privilegiado de la hipoteca y su preferencia en el pago en el VII lugar de prelación no se encontraba condicionado.

Extinción de la hipoteca

Conforme al Artículo 2927 del Código Civil, la hipoteca naval durará por todo el tiempo que subsista la obligación principal, cuando ésta no tuviere término de vencimiento la hipoteca no podrá durar más de 10 años.(323)

Asimismo, la hipoteca naval se extingue por los medios de extinción de las obligaciones ya analizados.

2.1.- Estudio de los Privilegios Marítimos

Ya hemos visto cómo el buque junto con sus accesorios, -- puede quedar afecto a distintas responsabilidades de carácter pecuniario, que constituyen los llamados créditos marítimos -- distinguiendo entre ellos, los privilegiados de los comunes u ordinarios, distinción basada en la preferencia de cobro que ostentan los primeros.

Nuestro Artículo 116 de la Ley de Navegación, relaciona -- los créditos que tienen carácter privilegiado marcándonos los siguientes

"ARTICULO 116.- Tendrán privilegio sobre el buque, sus -- pertenencias y accesorios en el orden siguiente:

(323) Ibidem, p. 504, Artículo 2927.

- "I. Los créditos derivados de las relaciones laborales,
- "II. Los créditos a favor del fisco relativos al buque o a su navegación,
- "III. Los gastos de asistencia y salvamento,
- "IV. La cuota que corresponda en las averfas gruesas o comunes,
- "V. Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje u otros accidentes marítimos,
- "VI. Las deudas contraídas por el Capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje,
- "VII. Las hipotecas y prendas debidamente registradas,
- "VIII. Las primas del seguro".(324)

2.1.1.- Los créditos derivados de las relaciones laborales.

Respecto a este privilegio es necesario realizar un breve estudio que nos revele el ¿por qué se sitúa en el primer lugar de prelación en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos? y el ¿por qué es un privilegio marítimo?

En lo referente a la primera cuestión hay que recordar -- que nuestra Constitución vigente plasmó en sus Artículos el -- sentir de la Revolución Mexicana.

Fue así, que el diputado constituyente Alfonso Cravioto-- en uno de sus discursos dentro de la comisión encargada de redactar el Artículo 123 manifestó:

"Serfa el más glorioso de todos nuestros trabajos, aquí;-- pues así como Francia después de la revolución ha tenido el al honor de consagrar en la primera de sus cartas magnas los--

(324) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 513, Artículo 116.

inmortales derechos del hombre, así la revolución mexicana mediante su constitución, tendrá el orgullo legítimo de mostrar al mundo que es la primera en consignar los sagrados derechos de los obreros".(325)

A tal efecto y en relación directa con el privilegio que aquí comentamos se redactó la fracción XXIII del Artículo 123 Constitucional que al tenor dice: "Los créditos en favor de -- los trabajadores por salario o sueldo devengados en el último año y por indemnizaciones, tendrán preferencia sobre cualesquiera otros en los casos de concurso o de quiebra".(326)

Con lo que se le daba a los créditos a favor de los trabajadores preferencia sobre cualesquier otros y dejando de ser considerados como créditos quirografarios o comunes tales como los había considerado el Código Civil de 1884.(327)

Sin embargo, dada la preminencia del precepto constitucional en materia del orden civil y mercantil éste no era considerado; incluso, los acreedores hipotecarios y prendarios argumentaban que su derecho no se podía afectar y supeditar al de los trabajadores toda vez que equivaldría a una afectación sobre bienes de tercero, ya que un bien hipotecado se encuentra afectado a favor de un tercero como una garantía al pago de su crédito.

El problema se tornó cada vez más complejo, manifestándose incluso que los trabajadores tendrían que ocurrir al concurso o quiebra para poder cobrar sus créditos en forma privilegiada hasta que el Código Civil de 1928, en su Artículo 2989-- estipuló: "Los trabajadores no necesitan entrar al concurso--- para que se les paguen los créditos que tengan por salarios o sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones. De

(325) Sayeg Helú, Jorge. Historia Constitucional de México, México, Publicaciones ENEP Acatlán, 1983. p. 154.

(326) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos... p. 110, Artículo 123, Fracción XXIII.

(327) De la Cueva, Mario. Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo, México, Editorial Porrúa, S.A., Novena Edición, Tomo I, 1984, p. 366.

ducirán su reclamación ante la autoridad que corresponda y en cumplimiento de la resolución que se dicte se enajenarán los bienes que sean necesarios para que los créditos de que se trata se paguen preferentemente a cualquiera otros".(328)

Por su parte la Suprema Corte de Justicia de la Nación en una brillante Ejecutoria del 23 de Diciembre de 1936, sentó -- una serie de principios fundamentales en cuanto al carácter -- privilegiado de los créditos laborales; así tenemos:

- "a) La Constitución, el Código Civil y la Ley del Trabajo otorgan a los trabajadores un privilegio general sobre todos los bienes del deudor y respecto de todos los privilegios-cualquiera que sea su naturaleza, [ya sea incluso hipoteca o prenda],
- "b) La Constitución autoriza a los trabajadores a hacer uso -- del privilegio que les concede en los casos de concurso o quiebra, el Código Civil y la Ley del Trabajo permiten hacerlo valer aunque no se hubiesen abierto esos procedimientos.
- "c) La preferencia otorgada a los créditos de los trabajadores comprende únicamente los salarios e indemnizaciones caídos en último año".(329)

A pesar de lo anterior, la renuencia de aceptar la preferencia de los créditos laborales aun sobre los derechos reales de hipoteca y prenda, era bastante grande por lo que se facultó a los acreedores hipotecarios para que demostrasen a la autoridad laboral la existencia de otros bienes propiedad del -- deudor que con su valor cubrieran los créditos laborales.

(328) Código Civil para el Distrito Federal,... p. 516, Artículo 2989.

(329) De la Cueva, Mario. Op. Cit., p.p. 368-369.

De existir los bienes, su derecho real no se vería afectado; pero si éstos no existiesen, su derecho real necesariamente sería afectado.

En el tema que nos ocupa, consideramos pertinente señalar que en el caso de la hipoteca naval, ésta siempre estará supereditada a los créditos laborales, toda vez que sólo existe un bien que responde por el armador y éste es el buque; su fortuna de mar.

Al redactarse la Nueva Ley Federal del Trabajo en 1970,-- no pudo ignorarse lo anteriormente plasmado en la constitución en el Artículo 2989 del Código Civil y en la ejecutoria de la Corte, por lo que: "El derecho nuevo sin desconocer su significación histórica se recogió dentro de sus principios fundamentales y postuló una vez más el primado de los valores humanos-- sobre los materiales de los acreedores del orden común; en el binomio trabajo capital, la relación, contradicciones y aun -- tragedias, dentro del capital, como sería para un capitalista-- que otro no le pagara su crédito, no deben repercutir sobre -- los derechos del trabajo.

"Por lo tanto el capital, debe saber y ésta es una de las bases del derecho nuevo cuando otorga un crédito a una persona que tiene trabajadores a su servicio, que queda colocado en un plano segundo después de los créditos del trabajo".(330)

De tal forma no se podía dejar a los créditos laborales-- en una situación que pudiera originar críticas y controversias en torno a su supremacía de prelación, y así en ese sentido se redactó lo siguiente:

"Artículo 113.- Los salarios devengados en el último año-- y las indemnizaciones debidas a los trabajadores son preferen-

(330) Ibidem, p. 370.

tes sobre cualquier otro crédito, incluidos los que disfruten de garantía real, los fiscales y los a favor del IMSS, sobre todos los bienes del patrono".(331)

Vale la pena resaltar de este precepto, tres situaciones preminentes; la primera es que se establece un reconocimiento absoluto de los valores humanos del trabajo; la segunda consiste en que por primera vez se decretó la preferencia sobre los créditos fiscales y sobre los que disfruten de garantía real, y la tercera es que se consigna de modo absoluto y general el privilegio que tienen los créditos de los trabajadores.

Con lo expuesto, podemos responder que los créditos derivados de la relación laboral se encuentran en primer lugar de prelación, por una directa disposición constitucional reforzada por la Ley Federal del Trabajo, de tal manera que cualquier disposición normativa o autoridad que en un momento dado relegue o pretenda relegar los derechos de los trabajadores a un segundo plano, caería en la anticonstitucionalidad.

Asimismo, si la Ley dispone que los créditos laborales -- siempre serán pagados en primer lugar, no necesitan garantía -- que los asegure ya que la propia Ley los está garantizando.

Existe con relación a los salarios una disposición contenida en el Artículo 33 de la Ley Federal del Trabajo, que a la letra dice: "Artículo 33.- Es nula la renuncia que los trabajadores hagan de los salarios devengados, de las indemnizaciones y demás prestaciones que deriven de los servicios prestados, - cualquiera que sea la forma o denominación que se le dé"...(332)

(331) Cavazos Flores, Baltasar. Nueva Ley Federal del Trabajo Tematizada y Sistematizada, México, Editorial Trillas, Décimo Octava Edición, --- 1985, p. 170, Artículo 113.

(332) Ibidem, p. 126, Artículo 33.

Esto es importante, porque si los créditos laborales siempre serán pagados en primer lugar de prelación y además son -- irrenunciables, entonces, bajo ninguna condición los créditos-laborales se podrán pagar en cualquier otro rango de prelación.

Respecto del por qué los créditos derivados de la relación laboral son considerados como privilegios marítimos, esto obedece a dos situaciones: la primera, como ya se expuso, es -- que los créditos laborales son privilegiados por disposición-- de la Constitución y la segunda responde a que los privilegios marítimos se generan directamente de la efectiva navegación -- del buque o para lograr ésta.

El salario es el medio de sustento para la gente del mar y sus familias, lo que nos lleva al siguiente silogismo:

Al no existir salario, no hay gente de mar,
Al no haber gente de mar, no hay navegación.

Misma que es la esencia del negocio marítimo.

Nuestra Ley de Navegación siguiendo el carácter social de nuestra Constitución acertadamente ha colocado a los créditos-laborales en el primer grado de prelación. Situación que no-- se presenta en la legislación Argentina y Española en las que los créditos laborales; de las relaciones laborales se encuentran situados respectivamente dentro de los privilegios maríti-- mos en segundo lugar como lo señala el Artículo 476 de la Ley de Navegación Argentina "Son privilegios en primer lugar sobre el buque:...

"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".(333)

(333) Domingo Ray, José. Ley de Navegación Argentina, Buenos Aires, Editorial Abeledo Perrot, 1981, p. 319.

Y al sexto lugar como lo dispone el Artículo 580 del Código de Comercio de España: "Tendrán privilegio sobre el buque: "6.- Los sueldos debidos al capitán y tripulación en su último viaje comprobándose mediante liquidación que se haga en vista de los roles y de los libros de cuenta y razón del buque, aprobada por la autoridad marina donde lo hubiere y en su defecto, por el cónsul o juez o tribunal".(334)

Al respecto el Código de Venezuela en su Artículo 678, dice que: La nave y el flete están especialmente afectos a los salarios de la tripulación y a las indemnizaciones que ésta -- tenga derecho, que según Lord Chorley, el derecho de los salarios está ampliamente salvaguardado, porque el marinero, tiene en primer lugar un crédito privilegiado sobre el buque y el -- flete.(335)

Por supuesto, la Convención Internacional de Bruselas sobre hipotecas y privilegios marítimos de 1926, de la cual nuestro país no es signatario, sitúa en segundo lugar de prelación a los créditos resultantes del contrato del capitán de la tripulación y de las demás personas empleadas a bordo.(336)

En cuanto a la convención del mismo nombre pero de 1967, -- ésta sitúa a los créditos laborales en primer lugar de prelación al igual que nuestra Ley de Navegación, de la siguiente -- forma:

"1.- Los salarios y otras sumas adeudadas al capitán, a los -- oficiales y a los demás miembros de la tripulación en virtud de su ajuste en el buque".(337)

2.1.2.- Los créditos a favor del fisco relativos al buque o a su navegación

(334) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 191.

(335) Cobo Cayón, Juan Fernando. Manual de Derecho Marítimo, Bogotá, Editado por la Escuela Profesional de Seguros, 1970, p. 589.

(336) Blas Simone, Osvaldo. Op. Cit., p. 125.

(337) Ibidem, p. 127.

Considerando que el buque no tiene personalidad jurídica propia, no se le pueden atribuir a éste las relaciones que dan origen al nacimiento de obligaciones tributarias.

Quienes realmente son sujetos de derechos y obligaciones con el naviero o empresa naviera y el armador.

El naviero cuando se tiene como "persona física", propietaria de un buque se le aplicará lo relativo a las disposiciones del Código Fiscal de la Federación, obligándolo a contribuir para los gastos públicos.(338)

Pasemos a una breve explicación sobre el crédito fiscal.

El Código Fiscal a lo largo de su Articulado contiene una gran cantidad de "hechos imponibles" o conductas típicas o abstractas que al ser observadas o realizadas por el sujeto a través de su conducta, mediante un hecho generador, origina de manera directa el nacimiento de la obligación tributaria.

La obligación tributaria, es aquella mediante la cual un sujeto por haber realizado, [hecho generador], el supuesto previsto en la norma tributaria, [hecho imponible], se obliga a dar, hacer o no hacer.(339)

Para materia fiscal, la obligación tributaria sustantiva es aquella que encierra un dar; entregar al fisco cierta cantidad líquida.

Así pues la obligación tributaria sustantiva no será exigida al causante en su pago, mientras ésta no sea determinada. La determinación es el procedimiento mediante el cual el fisco

(338) Código Fiscal de la Federación, México, Editorial PAC, 1986, p. 1,-- Artículo 1.

(339) Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto. Principios de Derecho Tributario, México, Editorial PAC, S.A., 1986, p. 86.

precisa el "quantum" o cantidad líquida de la obligación.

Derivamos que toda obligación fiscal determinada en cantidad líquida es un crédito fiscal.(340)

El crédito fiscal, al contrario que los créditos derivados de las relaciones laborales, sí aceptan el ser garantizados tal como lo marca el Artículo 141 del Código Fiscal que a la letra dice:

"Artículo 141.- Los contribuyentes podrán garantizar el interés fiscal en alguna de las formas siguientes:

- "I. Depósito de dinero en las instituciones de crédito autorizadas para tal efecto,
- "II. Prenda e hipoteca,
- "III. Fianza otorgada por institución autorizada,
- "IV. Obligación solidaria asumida por tercero.
- "V. Embargo en la vía administrativa.

"La garantía deberá de comprender además de las contribuciones adeudadas los accesorios causados así como los que se causen a los doce meses siguientes a su otorgamiento..."(341)

Con lo anterior se colige que válidamente el acreedor hipotecario en un momento dado podría, si garantiza el crédito fiscal, colocarse en segundo lugar de prelación dentro de los privilegios marítimos, pero nunca en primer lugar en base a lo antes señalado al hablar de los créditos laborales.

El crédito fiscal que se deriva de la explotación del buque o de su navegación como consecuencia directa de la primera

(340) Ibidem, p.p. 95 a 97.

(341) Código Fiscal de la Federación... p. 104, Artículo 141.

es considerado como privilegio marítimo por lo siguiente.

El Estado justifica su existencia al satisfacer las necesidades que le marca el interés general o común de la sociedad y para lograr esto, el Estado requiere de que todos aquellos-- que se beneficien de los servicios que presta, contribuyan eco nómicamente con él por medio del pago de impuestos, productos, aprovechamientos o accesorios, según sea el caso, con el objeto de crear la hacienda pública gracias a la cual el Estado cum ple sus altos fines.

Por lo tanto el Estado tiene preferencia en el cobro fren te a otros acreedores así el interés general se antepone al -- particular.

El fisco en la mayoría de las legislaciones tiene prefe rencia, en materia marítima a nivel internacional, el Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas re -- glas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas de 1926 lo sitúa en primer lugar de prelación dentro de los privile -- gios, la Convención de 1967 del mismo nombre los estableció en segundo lugar de prelación al igual que nuestra Ley de Navega -- ción y Comercio Marítimos.

2.1.3.- Los gastos de asistencia y salvamento

A nivel doctrinario, se considera a la asistencia y al -- salvamento como dos figuras distintas entre sí pero que buscan un mismo fin, conservar a la tripulación y al buque en su inte -- gridad ffsica-jurídica.

La asistencia es considerada como realizada cuando, se ha prestado auxilio por un buque por otro en circunstancias de pe -- ligro amenazante o posible. En cambio, será salvamento cuando

el peligro se ha producido.(342)

De igual criterio es Francisco Fariña cuando señala "La asistencia supone auxilios o ayudas prestadas a buques en peligro; el concepto de salvamento representa el auxilio prestado a un buque cuando el riesgo ha producido ya sus efectos, en el caso de ser el buque abandonado por su dotación o haber naufragado".(343)

De manera más específica es expuesta por González Lebrero al hacer hincapié en que, en la asistencia además de que el peligro no sea consumado el buque se encuentra bajo el mando y-- el control de su capitán quien dirige a su tripulación en la labor de autoayuda, en cambio en el salvamento el peligro ya se realizó y el buque se encuentra sin el mando del capitán -- que lo gobierno o incluso el buque ya ha naufragado.(344)

Sin embargo, existe en la misma doctrina, en tratados internacionales, y en legislaciones internas de los Estados, un criterio opuesto, en el sentido de considerar ambas figuras como sinónimas.

Para Ripert: "la Asistencia marítima puede ser definida -- como el auxilio proporcionado por un buque a otro en peligro-- de naufragar. Jurídicamente no hay ninguna diferencia entre-- la asistencia y salvamento".(345)

Blas Simone, por su parte manifiesta que la distinción entre la asistencia y salvamento es más doctrinaria que real, ya que en un momento dado se pueden conjugar situaciones características de una u otra figura, no pudiéndose determinar ante--

(342) Malvagni, Atilio, Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires,-- Ediciones De Palma, 1950, Segunda Edición, p. 208.

(343) Fariña, Francisco. Op. Cit., Tomo III, p. 332.

(344) González Lebrero, Rodolfo. Op. Cit., p. 307.

(345) Ribert, Georges. Compendio de Derecho Marítimo, Buenos Aires, Tipo-- gráfica Editorial Argentina, 1954, p.p. 325-326.

qué nos encontramos, si ante un salvamento o ante una asistencia.(346)

En el año de 1910 en la Ciudad de Bruselas se firmó el -- Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas-- en Materia de Asistencia y Salvamentos Marítimos, el cual en-- su Artículo primero señala: "no hay lugar a distinguir entre - ambas clases de servicios". Además en el Artículo 15, inciso-- 2 del mismo convenio, se establece que cuando todos los intere-- sados pertenezcan al mismo Estado..." será aplicable la Ley Na-- cional y no el convenio",(347)

Igual criterio, reitera el proyecto de convención sobre-- la asistencia de Montreal de 1981.

Por su parte nuestra Ley de Navegación, no hace distin-- ción alguna entre las dos figuras y la regulación práctica de-- estas dos instituciones estará a cargo de la Convención Inter-- nacional de Bruselas de la que nuestro país es parte contratan te que incluso por el silencio a nuestra Ley, será aplicable-- cuando tengan que resolverse conflictos entre buques de pabe-- llón mexicano.(348)

Los presupuestos de la asistencia y salvamento son:

- 1.- La situación de peligro, la cual puede ser potencial o ya consumado de la cual se originan el riesgo o pérdida del-- buque.
- 2.- Debe existir un resultado útil, toda vez que no se deberá-- ninguna remuneración si el socorro prestado no llegase a -

(346) Blas Simone, Osvaldo. "La Asistencia y Salvamento". Periódico "La -- Ley". Buenos Aires, 3 de Noviembre de 1981, p. 2.

(347) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo, México, Editorial Herrero, 1984, Primera Edición Reformada, p. 930.

(348) Ibidem, p. 918.

producir resultado útil, el anterior es un principio del--
Convenio de Bruselas, que también adopta nuestra Ley de Na-
vegación en su Artículo 85: "Los objetos salvados en un --
naufragio quedarán afectos al pago de los gastos de la ---
asistencia o salvamento siempre que éste tenga resultado--
favorable...".(349)

- 3.- El prestar la asistencia o el salvamento debe ser un servi-
cio voluntario, del auxiliador para prestar ayuda, sin que
medie una obligación legal o contractual anterior.
- 4.- Debe existir la conformidad del capitán del buque en peli-
gro, ya que según el Artículo 3º del Convenio de Bruselas-
"No tendrán derecho a percibir remuneración alguna las per-
sonas que hayan tomado parte en las operaciones de socorro,
a pesar de la prohibición expresa y razonable del buque so-
corrido".(350)

Aunque sea reconocido que en el caso de no ser razonable-
la negativa y estar expuesto el buque a un inminente peligro,-
puede procederse por los auxiliadores a la prestación de ser-
vicios de asistencia o salvamento dando lugar a su remunera-
ción, siempre y cuando se demuestre lo anterior (351). Aunque
en el nuevo proyecto de Convenio sobre salvamento que se está-
manejando en la OMI, se requiere forzosamente la voluntad del
salvado para que proceda el pago del salario.(351 bis)

En México se sigue el principio sentado en el Convento de
Bruselas.

(349) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 505,
Artículo 85.

(350) Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 928.

(351) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 353.

(351 bis) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

Como se ha mencionado de la asistencia o salvamento se -- origina a favor del auxiliador el pago de un salario, cuyo mon to será fijado, ya sea de común acuerdo entre las partes, en-- base al valor de lo salvado, o por medio de sentencia judicial, método señalado por el Convenio de Bruselas en su Artículo 8°, adoptado por México al remitirnos la Ley de Navegación al cita do Convenio que dice:

"La remuneración se fijará por el juez tomando por base:- a) En primer término el resultado obtenido, los esfuerzos y el mérito de los que hayan prestado socorro, el peligro corrido-- por el buque auxiliado, por sus pasajeros y su dotación, por-- su cargamento por los salvadores y por el buque salvador, el -- tiempo empleado, los gastos y daños sufridos, los riesgos de - responsabilidad y de otras clases que hayan corrido los salva- dores, el valor del material expuesto por ellos, teniendo en-- cuenta en su caso el destino especial del buque que preste el- auxilio; b) En segundo lugar, el valor de las cosas salvadas". (352)

El salario se pagará de armador a armador, pero en el re- parto participarán tanto el armador como la tripulación del bu que auxiliador, ya que sin ella el buen éxito de la ayuda no-- hubiese sido posible.(353)

Respecto a la repartición del salario de asistencia y sal vamento en nuestro país no se contempla al igual que en el Con venio de Bruselas de 1910 un sistema en específico, y éste se- realiza por disposición judicial y sus reglas preestablecidas.

En cambio en otros países como Alemania el salario se re- partirá de la siguiente manera: de la suma total pagada al ar-

(352) Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit., p. 929.

(353) González Lebrero, Rodolfo. Op. Cit., p.p. 315-316,

mador, éste conserva el 50%, al capitán le corresponden el 25% y el restante 25% se repartirá entre la tripulación en base al monto de sus salarios.

En Italia, el 50% de la suma total pagada lo conserva el armador y el restante 50% se divide entre la tripulación tomando como base el monto de sus salarios. Fórmula más común en el ámbito internacional.

En casos de fletamento a tiempo el 50% del salario de asistencia o salvamento será para el capitán y la tripulación, distribuidos en base al monto de sus salarios y el 50% restante será para el fletante y para el fletador en forma proporcional. Igual acontece en el contrato de locación 50% para el capitán y la tripulación y el 50% se reparte a partes iguales entre locador y locatario.(353 bis)

2.1.4.- La cuota que corresponda a las averfas gruesa o co nes

Las averfas tienen su origen en la aventura marítima que proviene de la navegación del buque, es ésta una figura típica del derecho marítimo la que define Cervantes Ahumada de la siguiente forma:

"Se llama averfa a todo daño o gasto extraordinario ocasionado durante la navegación del buque".(354)

De la anterior definición se deriva que hay dos tipos de averfa, averfas daño y averfas gasto, las primeras serán daños extraordinarios que sufra el buque o el cargamento, y serán --

(353 bis) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.n.p.

(354) Cervantes Ahumada, Raúl, Op. Cit., p. 932.

averías gasto, los gastos extraordinarios que el capitán realice en relación con la navegación.(355)

Las principales averías daño son:

- "I. La echazón.(356)
- "II. Extinción por incendio,
- "III. Varadura voluntaria,
- "IV. Mercancías utilizadas como combustibles.(357)

Entre las averías gasto existen:

- "I. El arribo forzoso,
- "II. Pago a trabajadores,
- "III. Gastos de asistencia o salvamento,
- "IV. Pago a alijadores y barcasas,
- "V. Gastos de remolque".(358)

Los anteriores no representan dificultades pues están directamente representados por dinero, conviene anotar que el cómputo de las averías gasto deben practicarse independientemente del de las averías daños, aun cuando tengan relación de causa-efecto.(359)

Por tanto, no serán consideradas como averías, el desgaste natural del buque en cada viaje, los deterioros surgidos en

(355) Ibidem, p. 933.

(356) Echazón, es el acto voluntario mediante el cual se arrojan las mercancías o cosas al mar durante el viaje, con el objeto de aligerar-- el buque o salvarlo junto con la tripulación, arrojándose primero lo más pesado y de menos valor y luego lo menos pesado y de más valor.

(357) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

(358) Idem.

(359) Díez Mieres, Alberto. Tratado de las Averías Gruesas. Buenos Aires,-- Editorial Casa Jacobo Feuser, S.A., 1941, p. 125.

los envases de las mercancías, ni la conservación de esas mercancías durante el trayecto, así como tampoco los gastos realizados al cargar las mercancías en los puertos y en las aduanas, esto, porque no son ni daños ni gastos extraordinarios y pueden ser previstos por el armador.

Las averías se dividen a su vez, en averías simples o particulares y en averías gruesas o comunes, que son estas últimas a las que se refiere nuestra Ley de Navegación y Comercio-Marítimo, colocándolas en el cuarto grado de prelación en el Artículo 116.

La avería simple se caracteriza por los perjuicios causados en el buque o en su cargamento y que no atraen beneficios y utilidad en favor de los interesados en el buque y su cargamento (360). El dueño de la cosa que dio lugar al gasto o recibió el daño soportará las averías simples, además, este tipo de averías suelen ser involuntarias como las que se originan en el abordaje o en el incendio, que llevan incluso al naufragio.

La avería gruesa o común según nuestra ley la define, como "Todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada o directamente por actos del capitán a buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real" (361). Por tanto, siguiendo el propio concepto la avería gruesa siempre será voluntaria a diferencia de la avería simple que no lo es.

Además, el importe de las averías gruesas será a cargo de todos los interesados en la aventura marítima en proporción al monto de sus intereses. (362)

Los elementos constitutivos de las averías gruesas son:

(360) Garrigues, Joaquín, Op. Cit., p. 540.

(361) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio, p. 539, Artículo 256.

(362) Ibidem, p.p. 539-540, Artículo 257.

- 1.- Acto de averfa, que es la orden que da el capitán para que de forma intencionada se incurra en un sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común con el objeto de -- sortear un peligro proveniente de la aventura marítima.
- 2.- Mercancías sometidas a riesgo.
- 3.- Se causen daños y gastos extraordinarios.
- 4.- Que haya un resultado útil, es decir, que se salven vidas, buque o la carga.
- 5.- Obligación de contribuir para su salvación en el momento-- del daño.
- 6.- Masa acreedora, que es la suma de valores que deben ser re-- sarcidos.
- 7.- Masa deudora, o suma de valores contribuyentes.(363)

Para proceder a la liquidación de la averfa gruesa o común interviene un liquidador de averfias que es el encargado de llevar a cabo el arreglo y prorrateo de las averfas comunes, -- emitiendo una calificación al respecto; primeramente el liquidador realiza una explicación de los hechos ocurridos, en segundo término procede a formar la masa acreedora y la masa deudora, para poder obtener un cociente relacionando ambas masas, el cual aplicando uno de los valores de la masa deudora da por resultado el monto de la contribución tanto del buque como del flete y de la carga.(364)*

Ahora bien, la concesión de privilegio marítimo al crédito por contribuciones en averfas gruesas responde, al propósito de premiar debidamente a quienes concurren a la seguridad y salvación de toda la comunidad navegante, es por esto que se--

(363) Comisión Nacional de Fletes Marítimos. Reglas del York y Amberes, -- Editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1979, Tercera Edición, p. 8.

(364) Ibidem, p. 6.

* Ver los anexos de esta tesis sobre la liquidación de la averfa gruesa -- y cuál es el procedimiento para realizarla.

le coloca dentro de los privilegios marítimos señalados por --
nuestra ley.

Por último, las averías gruesas están reglamentadas a ni-
vel internacional a través de las "Reglas del York y Amberes",
nacidas originalmente bajo el seno de la Internacional Law ---
Asociation (ILA) y retomadas por el Comité Marítimo Internacio-
nal (CMI).

2.1.5.- Los créditos derivados de indemnizaciones por --- abordajes u otros accidentes marítimos

El abordaje es uno de los principales accidentes en el --
mar que crea una situación de peligro para las personas, el bu-
que y las mercancías originando la mayor de las veces otros ac-
cidentes, tales como el naufragio, la varadura y la arribada--
forzosa que se explicarán brevemente al final de este inciso.

Para hablar de abordaje, es necesario precisar que la pa-
labra "Abordaje" de acuerdo a su etimología francesa quiere de-
cir encuentro entre dos buques o embarcaciones cuyas bordas se
chocan, es el choque material entre dos buques, es a lo que --
los ingleses denominan "*Collision at sea*", es la colisión en-
el mar. (365)

En otras palabras debe entenderse por abordaje el choque-
entre dos o más buques independientes entre sí, ya sea por ---
fuerza propia o por forma indirecta impulsados por un tercero,
causándose daños.(366)

En la doctrina varios autores hablan de que no es necesi-

(365) Pérez Montero Gotusso, Silvia M. y Graciela. Op. Cit., p. 526.

(366) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

rio el contacto material entre las naves como es el caso del-- golpe de mar diciendo además, no siempre es entre dos buques-- sino también puede darse contra un hidroavión amarrado o contra instalaciones portuarias, islas artificiales, o plataformas pe troleras fijas o semifijas en el mar.

En cambio, en la práctica y en forma general habrá aborda je cuando se den los siguientes elementos:

- I. Que sea entre dos o más buques
- II. Debe existir contacto material; y
- III. Se deben ocasionar daños entre ellos.(366 bis)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marftimos menciona-- al abordaje en su Artículo 87 sin dar la definición y qué se - entiende por él, remitiendo su regulación a las normas interna cionales. Sin importar las aguas donde haya tenido lugar (367), también se habla de él en la Ley Aduanera y su Reglamento y en el Código de Justicia Militar.

El Convenio para la Unificación de ciertas reglas en mate ria de abordajes de 1910, ratificado por nuestro país en 1929- rige al abordaje. Además, México ratificó el Convenio sobre-- el Reglamento Internacional para prevenir los abordajes de --- 1972.

Los abordajes son de tres tipos:

- 1.- Culposos,
- 2.- Fortuitos,
- 3.- Dudosos.

(366 bis) Idem.

(367) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio,
p. 507, Artículo 87.

Los culposos se dividen a su vez en:

- a) Por culpa unilateral,
- b) Por culpa concurrente.(368)

1.- Abordajes Culposos.

- "a) El abordaje por culpa unilateral o abordaje doloso es aquél en que la falta recae enteramente sobre uno de los buques encontrados. El culpable puede ser el abordador, y a veces resulta ser el investido.
- "b) El abordaje concurrente se da cuando la culpa de los buques es mutua, esto es, cuando han incurrido en falta los dos capitales o gentes de las dos partes, cada buque soportará su daño.

"2.- Abordaje Fortuito.

Este no origina responsabilidad civil ni penal, cada propietario y cada víctima soportará sus daños, y se da en toda colisión de buques que no ha podido preverse o evitarse por ninguno de los accidentados.

"3.- Abordaje Dudoso.

La doctrina califica al abordaje como dudoso cuando no puede esclarecerse si ocurre por culpa o por accidente casual, también se califica de dudoso cuando se desconoce cuál es el culpable de los dos buques".(369)

Ahora bien, es obvio que si existe un contacto material existirá un daño que traerá como consecuencia un perjuicio dando lugar éste a su vez a una responsabilidad, de tal forma que en el caso del abordaje culposo, con dolo o sin él da origen a dos acciones, una es la acción de reclamación de daños y per-

(368) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

(369) Díez Mieras, Alberto. Derecho de la Navegación, Op. Cit., p.p. 62 - 65.

juicios contra él o los autores, y la otra es la acción de responsabilidad contra los propietarios o armadores que son los superiores de los autores de los abordajes.

En cuanto a la propia indemnización, debe resarcir el causante todos los daños sufridos por la mercadería y el lucro esperado sobre la misma, al igual que indemnizar los daños padecidos por lesiones o muertes de pasajeros y tripulantes.(370)

En el Tratado de Montevideo o Tratado de Derecho de Navegación Internacional del 19 de Marzo de 1940 se da la pauta a seguir sobre qué ley se deberá aplicar en los diferentes casos de abordaje, así pues:

- 1.- Si el abordaje ocurre en aguas territoriales de un Estado, dicho conflicto se resolverá conforme a las leyes del Estado costanero.
- 2.- Si el abordaje ocurriere en aguas territoriales de un país y uno de los buques implicados fuese un buque adscrito a las funciones específicas de un Estado, el abordaje se resolverá bajo la ley del Estado a que pertenezca el buque.
- 3.- Si el abordaje se suscita en alta mar se resolverá en base a la ley del buque culpable, si ambos buques son culpables cada buque cargará con sus daños.
- 4.- Si el abordaje es en alta mar y en él se encuentra implicado un buque adscrito a las funciones específicas de un Estado el conflicto se resolverá conforme a la ley de dicho buque; y si ambos buques se encuentran adscritos a las funciones del Estado cada uno cargará con sus daños.(370 bis)

(370) Ibidem, p. 67.

(370 bis) Salgado y Salgado, José Eusebio. Op. Cit., s.p.

Al reconocerse carácter privilegiado a los créditos derivados por el abordaje u otros accidentes marítimos, se reafirma la posición de que todos aquellos créditos que busquen conservar o hacer efectiva la navegación del buque tendrán premienencia sobre cualquier otro crédito.

Como se anotó pasaremos a hacer una breve mención de los accidentes marítimos más comunes.

El naufragio.- Es la sumersión del buque en el agua, en el momento en que se hunde el buque se convierte en restos naufragos y éstos donde quiera que se encuentren son de su propietario, ya que en el mar no hay prescripción.(371)

Es decir que el posible acreedor del buque tendrá latente su derecho aun cuando esté la nave hundida, y además, en base a lo expuesto a las averfas gruesas, esta averfa guarda el carácter de particular o simple, pues no se concibe sacrificio--voluntario del buque haciéndolo naufragar para salvarlo.

"La varadura o encalladura, es la fijación del buque en un banco de arena o en un arrecife de coral, en aguas bajas.

"La Arribada Forzosa. Es la entrada de un buque a un ---puerto distinto de su ruta ocasionada por un estado de necesidad.

"La arribada se encuentra clasificada de dos maneras:
Arribada legítima, que es aquella prevista en la ley.
Arribada Ilegítima, que no está prevista en la ley.

"La Arribada Legítima podrá realizarse ante la falta de víveres, si es que dicha falta no le es imputable al capitán,-

(371) Idem.

pero si ésta es imputable al capitán la arribada será ilegítima dando lugar a una multa. También será arribada legítima el caso en que el buque entre a puerto por traer enfermos graves a bordo, también lo será por el hecho de haber sufrido el buque algún accidente marítimo, que exista un estado de tempestad o que pueda ser amenazado por enemigos o piratas.

"Todas las demás arribadas serán ilegítimas y tendrán por consecuencia una multa; pero si la arribada forzosa ilegítima se lleva a cabo por consecuencia de alguna avería gruesa ésta se tornará en legítima".(372)

2.1.6.- Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje

Antes de señalar las deudas que encuentran su origen en las actividades del capitán tendientes a conservar el buque o su navegación, precisaremos brevemente, quién es el capitán.

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo define de la siguiente manera:

"El capitán del buque será a bordo la primera autoridad, en alta mar y en aguas extranjeras será considerado representante de las autoridades mexicanas".(373)

Una definición más completa nos la da Salgado y Salgado al decir: "El capitán se define como la persona encargada de la dirección y gobierno del buque, delegado de la autoridad pú

(372) Idem.

(373) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio. ...
p. 493, Artículo 20.

blica para conservar el orden en él y para la salvación de los tripulantes, pasajeros y carga, así como representante del armador". (374)

En cuanto a la designación para atribuirle el carácter de capitán de un buque mercante, esta facultad se le atribuye al armador o naviero ya que aquél será el representante de éstos.

Para que sean consideradas deudas contraídas por el capitán, éstas tendrán que derivar de obligaciones directamente asumidas por él mismo, dando lugar a los créditos preferentes de los acreedores para el cobro de dichos pasivos, situándose en el quinto sitio de prelación de acuerdo a lo anotado.

A continuación haremos un listado de los principales créditos contraídos por el capitán y que a nuestro parecer son -- los más importantes, y que se reconocen a partir del estado de necesidad en que se puede encontrar el buque fuera de su sede.

- 1.- Combustible utilizado para la navegación del buque, así -- como el aceite necesario para las máquinas.
- 2.- Víveres o alimentos para la tripulación.
- 3.- Gastos de mantenimiento de equipos para el buen funcionamiento del buque, tales como las grúas o depósitos de almacenamiento de cargas.
- 4.- Los gastos necesarios para la reparación del buque en caso de sufrir daño, junto con sus accesorios propios para la -- navegación como el radar o la radio; y
- 5.- Todos los créditos como el proveniente de los contratos celebrados por el capitán con el objeto de establecer un --- equilibrio entre el buque y su tripulación, para lograr -- una efectiva navegación.

Debe señalarse que dichas deudas tendrán que ser contraí-

das en un puerto donde el armador no se domicilie ni tenga mandatario porque de suceder lo contrario el que las podrá solventar de inmediato será el propio armador o naviero (375), dejando de constituir créditos al extinguirse las obligaciones.

2.1.7.- Grado de prelación de la hipoteca naval antes de la reforma de 1982

Antes de ser reformada nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, la hipoteca constituida sobre un buque se encontraba ubicada en el séptimo lugar de prelación dentro de los privilegios marítimos; de tal manera sólo se establecían seis créditos con una prelación mayor a la hipoteca, mismos que no en todos casos se manifestaban por lo que, la hipoteca sin ningún problema podía ascender en cuanto a su grado de prelación dentro de los mismos privilegios.

Quando hablamos de los créditos privilegiados dejamos dicho que éstos eran títulos de preferencia oculta, y que no existía un registro previo en el que figuraran al momento de constituir algún gravamen sobre el buque.

Se podría pensar que la hipoteca marítima al ser un privilegio tuviere el carácter de oculto, sin embargo, y como una reminiscencia del Derecho Civil el Artículo 121 de la Ley de Navegación en 1981 le exigía que ésta se constatará en la escritura pública y se anotará en la matrícula del buque. (376)

Ventaja que le atribuimos a la hipoteca en favor de los acreedores reales del buque pues por ley, sólo se reconocían como existentes en el momento de constituirlos, los créditos de

(375) Blas Simone, Osvaldo. Op. Cit., p. 140.

(376) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... Artículo 121.

rivados de las relaciones laborales y los pertenecientes al -- fisco; por esto y en virtud de lo anterior la hipoteca podfa-- aumentar su grado de prelación dependiendo de la existencia o-- no de los créditos que le precedían.

2.2.- Utilidad práctica de la Hipoteca Naval como medio-- de obtención de créditos para empresas navieras

El enorme crecimiento de las industrias navieras justifi-- ca la necesidad de alimentarla con grandes capitales para lo-- grar la satisfacción de las necesidades de la explotación na-- val, en pos del desarrollo de las marinas mercantes.

Estamos seguros que la Hipoteca Naval dado el carácter de derecho real constituye uno de los principales medios de ob-- tención del crédito marítimo.

La captación de crédito a favor de las empresas navieras-- siempre ha constituido un problema y una preocupación no sólo-- en México sino a nivel internacional.

A tal efecto por una resolución de la Asamblea General de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarro-- llo, se formularon las atribuciones que debería tener la Comi-- sión de Transporte Marítimo, siendo las siguientes las más im-- portantes:

"Fomentar la cooperación en los transportes marítimos interna-- cionales.

"Estudiar y hacer recomendaciones para estimular el desarrollo de las marinas mercantes, sobre todo de los países en desarro-- llo.

"Hacer recomendaciones a las compañías navieras", (377)

(377) Atribuciones de la Comisión del Transporte Marítimo, Ginebra, Publi-- cación de las Naciones Unidas, 1966, p.p. 66-67.

Es a través de esta Comisión que se hizo un estudio sobre el desarrollo de las flotas mercantes y la financiación de buques llegando a las siguientes conclusiones:

"Las fuentes potenciales de financiación para la adquisición y renovación de buques por los países con flotas mercantes provienen de préstamos de instituciones internacionales como los bancos especializados en hipotecas sobre buques".

En efecto, el documento sigue diciendo que: "La financiación de la adquisición de buques nuevos y de segunda mano mediante hipotecas marítimas ha sido un mecanismo muy empleado - por todos los países, pese a que normalmente sólo se anticipa en una primera hipoteca el 60% del valor del buque, y el prestatario o deudor ha de obtener el resto de alguna otra manera. Las hipotecas navales pueden ser un mecanismo interesante para compañías nuevas o pequeñas porque el propio buque, del que ya dispone, sirve de garantía de préstamos.(378)

Esto es cierto, pues normalmente, en la industria del --- transporte marítimo la garantía primaria de un préstamo está--- constituida por una hipoteca sobre el buque mismo, que al paso del tiempo va aumentando su valor haciendo innecesario otro ti po de garantía que respalde al crédito.

Tales créditos generalmente son otorgados por las insti tuciones de crédito nacionales o internacionales en las siguientes condiciones:

- "a) Con una duración máxima de los préstamos de no menos de ca torce años para los buques nuevos y de diez años para los buques usados incluyendo un periodo de gracia de tres años.
- "b) Pagos iniciales que no exceden del diez por ciento del im-

(378) UNCTAD, Financiación de la compra de buque, Op. Cit, TD/B/C.4/190, - p.p. 2-6.

porte del contrato.

"c) Un tipo de interés de los pagos a plazos que no excedan -- del doce por ciento anual".(379)

Con el objeto de verificar qué tan utilizada es la hipoteca naval en México se realizó una investigación en forma directa de los folios marítimos que manejan las diez oficinas locales y la oficina central del Registro Público Marítimo Nacional.

El Registro Público Marítimo Nacional es una institución que depende de la Dirección General de Marina Mercante de la-- Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cuenta con diez oficinas locales situadas en los puertos-- de:

| | |
|-------------|-------------------|
| La Paz | Tampico |
| Guaymas | Veracruz |
| Manzanillo | Coatzacoalcos |
| Salina Cruz | Ciudad del Carmen |
| Acapulco | Progreso |

De la revisión de todos los folios marítimos que maneja-- la Oficina Central y que son duplicados de los que maneja cada una de las oficinas locales se obtuvo que casi en su totalidad la flota pesquera mexicana se encuentra hipotecada a favor del Banco Nacional Pesquero y Portuario; por lo que respecta a la flota de carga general y graneles, de los pocos folios que se pudieron encontrar, todos se encontraban gravados en favor de -- bancos extranjeros, esto obedece a que las empresas armadoras-- requieren grandes cantidades de dólares para realizar sus fi-- nanciamientos y operaciones comerciales.

(379) UNCTAD, Comisión del Transporte Marítimo, Desarrollo de la Flota Mercante, TD/B4/139, Ginebra, Publicación de la ONU, 1980, p. 2.

Para obtener una información detallada respecto a los buques que a la fecha de este trabajo se encuentran hipotecados en México, consultar los anexos respectivos a este punto.

2.- La Reforma de 1982

Por propuestas de la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, en diciembre de 1982, fueron aprobadas por la Cámara de Diputados las reformas a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que en lo que respecta a materia de hipoteca marítima su finalidad consistía en hacer énfasis del papel que juega la hipoteca como obtención del crédito naval, dada la importancia que éste representa para el tráfico marítimo, y al mismo tiempo darle un tratamiento especial a la hipoteca dentro de la ley y al efecto se creó el Capítulo III Bis al Título Primero del Libro Tercero de la misma.

Las Comisiones Unidas de Comercio y Marina de la Cámara de Diputados, después del estudio del proyecto de reforma presentado por el presidente José López Portillo, formuló los siguientes considerandos:

"Es evidente que las empresas navieras mexicanas no obtienen créditos mediante la figura de la hipoteca marítima, porque ésta se encuentra incluida en un nivel inferior de prelación entre los créditos considerados como privilegios marítimos que establece la Ley de Navegación en su Artículo 116.

"El acreedor hipotecario observa que su derecho se encuentra relegado a las obligaciones derivadas de créditos laborales, del fisco, de asistencia y salvamento, etc., que hacen insegura su recuperación.

"Ante esta situación el acreedor evita la hipoteca maríti

ma y utiliza medios que responden a la recuperación de sus créditos en forma más eficiente y que en los términos de la legislación actual, la figura de la hipoteca marítima no tiene aplicación en la realidad comercial y financiera del mercado nacional e internacional.

"Es acertado el establecer que el crédito hipotecario será preferente a cualquier otro no comprendido como privilegio marítimo y será cubierto en primer término, si el deudor hipotecario* otorga fianza u otra garantía real para cubrir cualquier otro crédito privilegiado.

"Se establece además que ante el incumplimiento del contrato de hipoteca por parte del deudor, se procederá a la dimensión de bandera del buque, considerando esta comisión apropiada la medida que se propone".(380)

De la lectura de los anteriores considerandos, se deduce el desconocimiento que se tiene del Derecho Marítimo y en particular de la hipoteca naval, como así, se demostrará al realizarse una crítica sistematizada de la reforma.

Cabe mencionar que el proyecto de reforma fue aprobado -- sin discusiones trascendentales por 215 votos a favor y dos -- abstenciones.(381)

3.1.- Reforma al Artículo 116 de la Ley de Navegación y - Comercio Marítimos

El texto reformado del Artículo 116 quedó de la siguiente manera:

"De los privilegios marítimos,

(380) Cámara de Diputados, Diario de los Debates, México, Editado por la - Cámara de Diputados, Año I, Tomo I, No. 41, Nov. 18, 1981, p.p. 143-146.

(381) Ibidem, p. 145.

"Art. 116.- Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios en el orden siguiente:

- "I. Los créditos derivados de las relaciones laborales,
- "II. Los créditos a favor del fisco relativos al buque o a su navegación.
- "III. Los gastos de asistencia y salvamento.
- "IV. La cuota que le corresponda a las averfas gruesas o comunes.
- "V. Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos,
- "VI. Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje.
- "VII. Las primas del seguro".(382)

Al hacer la lectura comparativa de los Artículos 116 antes y después de la reforma, encontramos en forma trascendental que la hipoteca ha sido excluida de los privilegios marítimos y su lugar que era el VII, ha sido ocupado por las primas del seguro.

3.1.1.- Exclusión de la hipoteca como privilegio marítimo y sus consecuencias

Es indiscutible el carácter reconocido a la hipoteca naval como privilegio marítimo, tanto a nivel nacional, como lo estableció nuestra Ley de Navegación antes de la citada reforma, como a nivel internacional por los Convenios de Bruselas de 1926 y de 1967, además como lo contemplan las legislaciones Española y Argentina.

Con la reforma al Artículo 116 la hipoteca naval dejó de-

(382) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. 513, Artículo 116.

ser en México un privilegio marítimo y pasó a ser un simple -- crédito con garantía real; y no un derecho real de garantía, -- que es su naturaleza jurídica como se ha manifestado; con lo -- que, prácticamente se le sitúa en un octavo lugar de prelación, pagándose antes que cualquier otro crédito ordinario pero siempre supeditado a los créditos privilegiados.

Por lógica, la inseguridad del acreedor hipotecario en -- cuanto a la recuperación de su crédito aumentó considerablemen -- te contradiciendo el objetivo que buscaba la reforma.

Aunado a lo anterior, hay que señalar que la reforma trata de solventar esta situación al plantear que la hipoteca, podrá ocupar el primer lugar de prelación sobre los créditos privile -- giados si se otorga una fianza que los garantice en su monto.

Por lo tanto, la modificación realizada al Artículo cita -- do constituye el primer gran error de la reforma dada la falta de cuidado y el desconocimiento de la materia y la falta de ma -- nejo de la técnica jurídica.

3.2.- Adición del Capítulo III Bis al Título I del Libro -- Tercero de la Ley de Navegación y Comercio Maríti -- mos.

"De la hipoteca marítima"

El presente capítulo fue íntegramente producto de la re -- forma y en él, se establecen algunas de las características de la hipoteca naval así como las condicionantes que se deben cum -- plir para que ésta sea situada en primer lugar de prelación en -- tre los créditos privilegiados.

Como se podrá observar, nuestra Ley de Navegación y Comer -- cio Marítimos, en su Capítulo III Bis, sólo nos da unas pocas --

particularidades de la hipoteca naval, siendo obligado recurrir al derecho común y obtener el contenido obligacional del contrato, así como sus características generales.

3.2.1.- La embarcación como objeto de garantía real

"Art. 121.- Toda embarcación puede ser objeto de garantía real constituida mediante hipoteca que comprende sus pertenencias y accesorios".(383)

En la legislación mexicana no se maneja un concepto de buque y al efecto, hemos recurrido al Código de la Navegación -- Italiano, por lo que todo aquello que responda a la definición Italiana se podrá válidamente considerar como buque nave o embarcación; palabras sinónimas.

Por ende todo aquello que sea considerado como buque, podrá ser objeto del gravamen hipotecario, sin hacer distingos-- en cuanto a su peso, tamaño, propulsión, material de construcción o finalidad.

Prosiguiendo con el análisis del presente Artículo, hay-- que hacer notar que maneja el término "garantía real" mismo -- que se plasma en la definición de hipoteca en nuestro Código-- Civil, ignorándose que la hipoteca es un derecho real de garantía, siendo una pequeña muestra del descuido al plantear la re forma, revelando grave falta de técnica jurídica del autor del proyecto.

El buque es una universalidad de hecho, compuesto por innumerables bienes muebles que pueden tener una existencia independiente del buque cuya adición o separación del mismo puede--

(383) Ibidem, p. 514, Artículo 121.

afectarlo en cuanto a su valor técnico, navegatorio y por consecuencia en su valor económico.

Tal es la razón de que la hipoteca sobre el buque al constituirse incluya no sólo al buque sino a todas sus pertenencias y accesorios asegurándose el acreedor que el buque conservará las características y el valor que tenía al momento de hipotecarlo y a lo largo de su duración. Y es por esto, que los acreedores hipotecarios exigen que el buque sea clasificado con la máxima cota.

3.2.2.- Extensión de la hipoteca

"Art. 122.- La hipoteca se extiende aunque no se exprese:

- "I. A las mejoras de la embarcación.
- "II. A los objetos muebles incorporados permanentemente a la embarcación.
- "III. A la última anualidad de intereses.
- "IV. En caso de averfa o naufragio de la embarcación, a la indemnización por los daños o averfas y a los créditos derivados de salvamento e indemnizaciones de seguros".(384)

Es evidente que un acreedor busque las mayores garantías a su crédito, esta situación de manera acertada, no pudo ser ignorada por la Ley y así, le confiere al acreedor hipotecario una serie de ampliaciones a la hipoteca sin que él las haya estipulado en el contrato.

La hipoteca se ampliará a todas las mejoras que se le realicen al buque a partir de su constitución, con lo que el acreedor se beneficia de manera directa toda vez que cada mejora que se le realice al navío aumenta su valor y puede influir para que éste sea mejor clasificado o mantenga su cota.

(384) Ibidem, p. 514, Artículo 122.

Al hablarse de que el buque se hipoteca junto con sus pertenencias y accesorios incluidos los de ornato, resulta repetitivo el que se indique que los bienes muebles que se incorporan permanentemente al buque se considerarán también hipotecados, además y a fin de cuentas a un buque se le incorporan bienes con el objeto de aumentar su funcionamiento o seguridad al navegar constituyendo esta adición un mejora.

El dinero obtenido mediante un crédito tiene un precio, y a éste se le denomina interés así, el acreedor hipotecario -- presta dinero a plazo al armador y el primero obtiene como ganancia no sólo el pago del préstamo, sino el pago conjunto --- del préstamo y de los intereses, mismos cuyo monto se establece al momento de realizar el contrato.

La fracción tercera del Artículo 122, brinda al acreedor-hipotecario a su crédito y a su ganancia, una mayor seguridad, porque la hipoteca abarcará el importe que represente la última anualidad de intereses.

Tal disposición, creemos se aplicará en el caso de incumplimiento por parte del deudor, cuando el acreedor solicite el pago de su crédito y además el importe de la última anualidad de intereses se calculan sobre saldo insoluto con lo que no -- sólo se recobraría el monto del préstamo, sino también la ganancia del acreedor.

Es importante señalar que todas las figuras del Derecho--Marítimo obedecen directa o indirectamente a salvaguardar el--negocio marítimo, y la hipoteca naval pretende proteger al --- acreedor para él que, el crédito otorgado en forma constante - es fundamental para su desarrollo modernización y crecimiento.

La fracción IV del citado Artículo reviste una capital im portancia al puntualizar que en caso de que la nave sea dañada

o sea sujeto de averfias, los créditos que se deriven de ellos, serán integrados al gravamen hipotecario, con lo que se mantiene la garantía al acreedor por lo siguiente, si un buque hipotecado sufre daños su valor técnico y económico disminuyen en perjuicio de la garantía del acreedor, por lo consiguiente si el crédito que se deriva a favor del armador por los daños a su nave se incluyen en la hipoteca, el acreedor no verá disminuida su garantía.

La hipoteca, es el único privilegio marítimo que aunque la presente ley no la considere así, puede afectar la indemnización del seguro a favor del armador.

Al realizarse el contrato de préstamo con garantía hipotecaria en materia de marina mercante las cantidades que se manejan son en la mayoría de los casos iguales a las del valor del buque.

Como cada buque es la fortuna de mar del armador y responde por los créditos para él adquiridos, al perderse éste, por daños o naufragio, el acreedor hipotecario perdería su garantía de pago a su crédito, lo que constituiría una fácil salida para el armador frente a su acreedor hipotecario y aun se beneficiaría al cobrar la indemnización del seguro.

Por lo anterior, es que se establece en la Ley y en los contratos hipotecarios que la nave, tenga la mayor clasificación y además deberá de ser asegurada durante todo el tiempo que dure el contrato extendiéndose la póliza a favor del acreedor hipotecario.

Así, si se pierde el buque, el acreedor recupera su crédito o por lo menos parte de él al cobrar a su favor la indemnización del seguro.

Respecto al mismo punto, el siguiente Artículo nos dice--

que:

"Artículo 123.- La hipoteca no se extenderá al flete salvo convenio en contrario".(385)

Respecto al flete, conviene señalar que éste es el resultado de la explotación comercial del buque que viene a constituir la ganancia del acreedor y en estricto sentido no es un accesorio del mismo al cual se pueda ampliar la hipoteca.

El armador obtiene de la explotación del buque el flete, cuya aplicación hace posible que la compañía armadora continúe funcionando y generando los recursos necesarios para satisfacer los créditos debidos incluido el hipotecario, siendo pues necesario y conveniente que el armador conserve para sí el flete.

Además el acreedor hipotecario no ve afectada su garantía por el hecho que sea pagado o no el flete al armador ya que ésta la constituye el buque.

Sin embargo, se permite que se acuerde en el contrato que la hipoteca se extienda al flete.

3.2.3.- Forma de constitución de la hipoteca marítima, su registro y eficacia.

"Art. 124.- La hipoteca marítima deberá constituirse en escritura pública, se anotará en la matrícula de la embarcación y se inscribirá con todos los datos de la misma en el Registro Público Marítimo Nacional en el que se asentará la prelación - respecto de otras hipotecas y privilegios marítimos. Al térmi

(385) Ibidem, p. 514, Artículo 123.

no del contrato se harán las anotaciones correspondientes en dicho registro.

"De estar garantizados los privilegios marítimos se expresará en la inscripción de la hipoteca tal circunstancia, indicando su prelación en primer lugar".(386)

La hipoteca es un contrato eminentemente formal, por tanto, la hipoteca naval al ser extrafda del derecho común y como una característica propia, se estableció el requisito de que para su constitución será necesaria la intervención de un notario público y plasmarla en escritura pública.

La hipoteca una vez constituida sobre un buque, se anotará en la matrícula del mismo y se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional; al respecto de las inscripciones en dicho registro, Ramón Esquivel Avila, hace las siguientes consideraciones: (386 bis)

"El Artículo 96 establece los casos en que deberán inscribirse en el citado registro los actos y documentos que lista y en el 97 la organización administrativa del citado registro.

"Hay que hacer notar que ninguno de los dos Artículos se refiere al efecto jurídico de la inscripción en el registro y de las consecuencias de su falta, es decir, como en el derecho común, en que se dispone que los actos no inscritos en el registro respectivo no surten efectos contra terceros. Esta situación determina, que el registro naval venga a ser actualmente una especie de registro estadístico.

"No creemos que la situación anterior cambie con lo dis--

(386) Ibidem, p. 514, Artículo 124.

(386 bis) Dicho Articulado proviene del Capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que establece el Registro Público Marítimo Nacional en los Artículos 96 y 97.

puesto en el Artículo 4 del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional en el que se dispone como efecto, el que los actos y documentos inscritos pueden oponerse a terceros ya que esta norma rebasa el ámbito que puede corresponder a un reglamento y su alcance podría ser impugnado".(387)

Efectivamente, en el Derecho Administrativo priva el principio de la preferencia o primacía de la ley, que consiste en que las disposiciones contenidas en una ley de carácter formal como lo es la Ley de Navegación, no pueden ser modificadas por un reglamento, incluso no pueden disponer circunstancias que la ley no ha hecho o previsto.

En el Registro Público Marítimo Nacional, se manejan los folios marítimos, uno por cada buque registrado, matriculado y abanderado como mexicano, en él, se asientan en un apartado especial los gravámenes y limitaciones a la propiedad del buque, siendo en este caso las hipotecas constituidas sobre él.

En las hipotecas marítimas prevalece el principio "*prior in tempore, potior in iure*", en cambio, respecto a los demás privilegios marítimos dada su naturaleza de preferirse los del último viaje, se sujetan al principio "*posterior in tempore, potior in iure*", sin ignorarse que la mayoría de ellos no se conocen al momento de registrarse la hipoteca.

Al cumplirse con la obligación, el contrato se da por terminado, situación que deberá manifestarse ante el registro, de lo contrario el contrato de hecho y de derecho se habrá extinguido pero su inscripción continuará en el folio, pudiendo originarse consecuencias contrarias para el armador.

Respecto al segundo párrafo del Artículo en estudio refe-

(387) Esquivel Avila, Ramón. Ponencia de la reforma a la legislación mercantil en Derecho Marítimo. México, 1984, s.e. s.p.

rente a la inscripción de la hipoteca indicando su prelación-- en primer lugar, será comentada y analizada al hablarse de la fianza que establece el Artículo 126 B.

3.2.4.- Divisibilidad del crédito hipotecario

El Artículo 125 establece que la hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen.(388)

Dicho ordenamiento se refiere a la división de la hipoteca en títulos representativos del crédito, quedando representada en tantas porciones como cédulas hipotecarias se emitan, y cada una de ellas tendrá incorporada la respectiva porción del crédito hipotecario.

No debiendo confundirse el concepto, cédula hipotecaria-- que regula el Derecho Procesal Civil ya estudiada, con el cual se da a conocer mediante su registro que el bien hipotecado se encuentra sujeto a un juicio.

La emisión de las cédulas hipotecarias como títulos de -- crédito obedece a la necesidad de darle una fácil movilidad al capital obtenido mediante el gravamen.

Las cédulas se emitirán con intervención de una sociedad nacional de crédito autorizada, con el fin de certificar la -- existencia y valor del buque como garantía y para prestar su aval en cada una de las cédulas.

Estas se emiten a petición del acreedor hipotecario con-- el objeto de allegarse recursos mientras su crédito es pagado.

(388) Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio... p. 514, Artículo 125.

3.2.5.- Prescripción de la Acción Hipotecaria

El Artículo 126 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que: "la acción hipotecaria prescribirá en tres --- años a partir del vencimiento del crédito que garantiza" (389), precepto que hace inaplicable lo dispuesto por el Artículo 2918 del Código Civil que a la letra dice: "La acción hipotecaria-- prescribirá a los diez años contados desde que puede ejercitar se con arreglo al título inscrito".(390)

Esto resulta de una simple jerarquía de leyes, debido a-- que nuestra Ley de Navegación es de carácter federal, es decir, que su ámbito espacial de validez no se limita a una entidad-- federativa, situación que es propia del Código Civil en asun-- tos del orden común. Además no hay que olvidar que entre dos-- disposiciones similares se prefiere en aplicación aquella que-- tiene el carácter específico.

De tal forma que el Artículo 126 no presenta mayor proble-- ma en virtud que al término del plazo dado por el acreedor, al deudor hipotecario para extinguir la obligación, si éste no la ha finiquitado el acreedor tendrá sólo tres años para ejerci-- tar su derecho real sobre el buque y una vez pasado este térmi-- no prescribirá su acción.

3.2.6.- Preferencia de la Hipoteca como Crédito Ordinario

Nuestra Ley establece que el crédito hipotecario es prefe-- rente a cualquier otro crédito no comprendido en el Artículo-- 116.(391)

Nuevamente se reafirma que la hipoteca no es considerada-

(390) Código Civil para el Distrito Federal... p.501, Artículo 2918.

(391) Ibidem, p. 515, Artículo 126-A.

en esta reforma como privilegio marítimo, colocándola en primer lugar entre los créditos ordinarios, con la característica de tener una garantía real.

La reforma de 1982, desplazó a la hipoteca a un octavo lugar de prelación, sitio en el que tendrá preferencia sobre --- otros créditos no privilegiados, situación que trae como consecuencia que el acreedor hipotecario vea relegado su derecho -- real sobre el buque, supeditado a lo consignado en el Artículo 116.

Es por esto, que este Artículo 126-A constituye otro gran error del legislador, porque si lo que realmente se pretendía era darle a la hipoteca un lugar privilegiado con el objeto de alentar su utilización efectiva, con esto se demuestra que ha ocurrido lo contrario.

Además, como se explica al término de este inciso los Artículos siguientes adolecen de notables fallas debido a la ignorancia, falta de cuidado y carencia de técnica jurídica al -- elaborarlos, en virtud de que no se consideraron las disposiciones establecidas en otros ordenamientos jurídicos que tienen inferencia en la materia, verbigracia la Constitución.

3.2.7.- Crítica al Artículo 126-B.

Para efectos del análisis de dicho ordenamiento, lo hemos dividido en dos partes, para una mayor claridad en su explicación.

3.2.7.1.- La necesidad de la fianza para obtener el primer lugar en la preferencia del pago

El Artículo 126-B párrafo primero establece que: "Para -- que la hipoteca marítima sea cubierta en primer lugar, se debe

rá otorgar fianza o cualquier otra garantía que establezcan -- las leyes de la materia en caso de existir créditos privilegia-- dos".(392)

Aquí se da la posibilidad de que la hipoteca recobre su-- carácter de privilegio marítimo supeditando tal circunstancia-- al otorgamiento de una fianza con la aclaración de que nues-- tros legisladores se han confundido respecto de quienes pueden otorgarla ya que sostuvieron en sus considerandos al aprobarla que es el deudor hipotecario quien debe exhibirla.

Claramente podemos darnos cuenta de la confusión origina-- da, ya que quien realmente deberá celebrar el contrato de fian-- za para garantizar hipotéticamente todos los privilegios marí-- timos es el acreedor hipotecario.

Esto resulta obvio, porque el que tiene un interés perma-- nente en recuperar su crédito es el propio acreedor hipoteca-- rio quien por su interés efectuará todos los trámites necesari-- os que le marque la ley para lograr su objetivo.

Situación del todo absurda toda vez que el acreedor hipo--otecario otorga el crédito y además, todavía tiene que contra--tar una fianza a favor de su deudor para que éste le pague en primer lugar de prelación con relación a los demás privilegios marítimos; y en el caso de incumplimiento por el deudor, la -- fianza otorgada por el acreedor se hará efectiva, con lo que-- se origina un perjuicio al acreedor.

A continuación se transcribe íntegramente los siguientes-- documentos que confirman lo ya señalado:

1.- Escrito donde el acreedor hipotecario acepta otorgar fian--

(392) Ibidem, p. 515, Artículo 126-B.

za a favor del deudor hipotecario.

- 2.- Escrito mediante el cual se ofrece la fianza y se solicita se autorice la misma para que la hipoteca sea inscrita en primer lugar de preferencia.
- 3.- Texto de la póliza de fianza.

Se realiza la transcripción de los anteriores, en virtud de que nos fue negado el obtener copia simple de los mismos, a pesar de que el registro es público, con lo que se violan los principios de publicidad en favor de terceros que tengan interés.

Escrito donde el acreedor acepta otorgar la fianza para que su hipoteca quede en primer lugar

Morgan Guaranty Trust Company of New York por el presente acepta todos los términos, condiciones declaraciones y obligaciones a su favor conforme a la primera hipoteca naval otorgada por Transportación Marítima Mexicana, S.A. - de C.V. a Morgan, ante el Lic. Miguel Limón Díaz, Notario Público No. 97 del D.F. de la República Mexicana y evidenciada - por la escritura pública del buque Guaicurí de bandera mexicana conforme a un contrato de préstamo fechado el primero de Diciembre de 1985 entre Transportación Marítima Mexicana, Over--seas Limited y Morgan.

Morgan igualmente por el presente acepta otorgar la fianza que cubrirá cualesquiera contingencias o reclamaciones de - acreedores privilegiados del buque, en contra de TMM en los -- términos del Artículo 126-B de la Ley Mexicana de Navegación y Comercio Marítimos.

En testimonio de lo cual Morgan Guaranty Company Trust of New York ha redactado esta aceptación para que sea debidamente celebrada hoy día 4 de Diciembre de 1985.

Morgan Guaranty Trust Company N.Y.

por: David Meyer

Vicepresidente

Estado de N. York.

Condado de N. York 55.

El día 4 de Diciembre de 1985, ante mí comparecido personalmente al señor David Mayer a quien conozco, quien después - de haber prestado juramento, declara y dice que reside en 145, Hick Steet Brooklyn N.Y. 11201, que es un vicepresidente de -- Morgan Guaranty Trust, la sociedad antes descrita y que cele--

bró el documento anterior y que estampó su firma en el mismo, - por orden del Consejo de Administración de dicha Sociedad.

Max Litvin/Firmado/
Notario Público

Sellos impresos "MAX LITVIN" Notario Público, Estado de -- Nueva York, No. 03-46 60990 -autorizado en el Condado de Bronx Certificado Archivado en el Condado de Nueva York- La comisión termina el 30 de marzo de 1987".

Adherida se encuentra la siguiente certificación;
No. 86354

ESTADO DE NUEVA YORK
CONDADO DE NUEVA YORK

Yo, Norman Goodman, Secretario del Condado y Secretario-- de la Suprema Corte del Estado de Nueva York en y para dicho-- condado de Nueva York, una corte de registro que tiene por ley un sello,

POR EL PRESENTE CERTIFICO conforme a la ley ejecutiva del Estado de Nueva York, que:

MAX LITVIN/Firmado

CUYO NOMBRE SE ENCUENTRA SUSCRITO EN LA DECLARACION, disposi-- ción, certificado de reconocimiento de prueba, era al momento de tomar la misma un NOTARIO PUBLICO, en y para el Estado de - Nueva York, debidamente comisionado, bajo juramento y autoriza do para actuar como tal; que de acuerdo con la ley, una comi-- sión o un certificado, de su carácter oficial, con su firma au tógrafa, ha sido archivado en su oficina; que en el momento de tomar dicha prueba, reconocimiento o juramento, estaba debida-- mente autorizado para tomar la misma; que estoy familiarizado-- con la caligrafía de dicho NOTARIO PUBLICO o he comparado su--

firma en el documento anexo con su firma autógrafa depositada en mi oficina y considero que la misma es auténtica.

En testimonio de lo cual, he firmado y estampado mi sello oficial, hoy, 4 de diciembre de 1985.

Honorario pagado, 3 dólares.

Una firma ilegible

Secretario del Condado y Secretario
de la Suprema Corte del Condado de
Nueva York

Adherida se encuentra la certificación número 677489 del Servicio Exterior Mexicano, firmada por J. Bernal en la Ciudad de Nueva York, N.Y., el 4 de Diciembre de 1985.

MARIA ELENA CASTANEDO A., perito traductor debidamente autorizada por el H. Tribunal Superior de Justicia del D.F., por --- acuerdo publicado en el Boletín Judicial el 15 de Marzo de --- 1985, HAGO CONSTAR, que esta traducción es a mi juicio fiel y--- completa.

México, D.F., a 5 de Diciembre de 1985.

FIRMA

María Elena Castañedo
Perito Traductor

Texto de la póliza de Fianza

Fianzas de México, S.A.

Fianza N° 229731-E

| | | | | |
|------------------|--------------|------------|--------------|--------------|
| Margen Legal | Publicado el | Expedición | Monto | Prima |
| \$152,000,000.00 | 27.05.86 | 29.04.86 | \$15,000,000 | \$220,000.00 |

Fianzas de México, S.A. en uso de la concesión que le fue otorgada por la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, se constituye fiadora hasta por la suma de \$15,000,000.00 (Quince Millones de Pesos 00/100 M.N.), ante: Gridlayds Bank PLC.

Para garantizar por Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., con domicilio en Avenida de la Cúspide 4755, Jardines del Pedregal, México, D.F., la responsabilidad por concepto de adeudos derivados de relaciones laborales, IMSS, INFONAVIT y/o a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación y cualquiera otro de los señalados en el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ante las autoridades correspondientes de los Estados Unidos Mexicanos, derivados de la posesión, uso y explotación del B/M Yaquí, de acuerdo con lo estipulado por los artículos 124, 126-A, 126-B y 126-C del citado ordenamiento.

Esta fianza permanecerá en vigor en tanto la primera hipoteca preferente en primer lugar a favor de Grindlayds Bank PLC respecto del B/M Yaquí, permanezca registrada en el Registro Público Marítimo Nacional, tanto en México, D.F. como en Veracruz, Ver., y podrá ser efectiva a favor de Grindlayds Bank PLC en cualquier tiempo y sin otra formalidad que la solicitud por escrito en ese sentido, a la compañía afianzadora por parte de la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de los Estados Unidos Mexicanos, y por el incumplimiento de TMM, S.A. de C.V. en el pago de los Adeudos descritos en el párrafo anterior y que pudiera tomar prioridad sobre el gravamen de la primera hipoteca naval preferente otorgada por TMM, S.A. de C.V. a favor de ---

Grindlays Bank PLC. sobre el B/M Yaqui en cuyo caso la fianza se hará efectiva a solicitud escrita del acreedor hipotecario.

En caso de reclamación con cargo a esta póliza, Fianzas de México, S.A. se somete expresamente al procedimiento establecido en los artículos 92, 93 y 94 de la Ley Federal de Instituciones de Fianzas.

Escrito en el que se ofrece Fianza

S.C.T.

Director General de Marina Mercante.

Registro Público Marítimo Nacional en México, D.F.

Atn. C. de Altura, Carlos M. Bandala Fraga.

José Walterio Pinedo Rivas, abogado mexicano, con registro federal de contribuyentes, No. PIRW490414, en representación de GRINDLAYDS BANK PLC, señalando como domicilio para oír y recibir notificaciones el número 71 de la calle de Hidalgo, San Jerónimo Lfdice, C.P. 10200 de esta ciudad y autorizando para oír las y recoger toda clase de documentos a los pasantes de derecho Cecilia Trejo Baltazares y Enrique Garza Ruiz Esparza, indistintamente, ante esa H. Dirección con el debido respeto, comparezco para exponer:

Que en representación de Grindlayds Bank PLC. vengo por este escrito a manifestar que por escritura pública número --- 25108 de fecha de mayo 8 de 1986 pasada ante la fe del notario público número 97 del Distrito Federal, Lic. Miguel Limón Díaz, se constituyó una primera hipoteca naval preferente en primer lugar, sobre el B/M Yaqui, otorgada por TMM, S.A. de C.V. a favor de Grindlays Bank PLC.

Por lo anterior y con fundamento en los Artículos 126-A y 126-B de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y con el objeto de que la primera hipoteca naval sea cubierta en primer lugar, sobre los créditos privilegiados, señalados en el Artículo 116 del ordenamiento invocado cuando lleguen a surgir, y sobre cualquier otro crédito no comprendido en el Artículo 116 del mismo ordenamiento por el presente escrito, exhibo original de la fianza número 229731-E hasta por la cantidad de ---- \$15,000,000.°° (Quince Millones de Pesos 00/100 M.N.) expedida por Fianzas de México, S.A. con fecha 29 de abril de 1986, en favor de Grindlayds Bank PLC. para garantizar por TMM, S.A. de

C.V., los créditos privilegiados en el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y cualesquiera otros que no se comprendan en el mismo Artículo.

Asimismo, y con fundamento en el Artículo 124 segundo párrafo de la citada ley se sirva ordenar, se exprese en la inscripción de la hipoteca que han quedado debidamente garantizados los privilegios marítimos hasta por la cantidad de quince millones de pesos, 00/M.N., \$15,000,000.º, indicando la prelación de la citada hipoteca en primer lugar, sobre cualquiera otro crédito privilegiado o no.

Por otra parte, ruego a esa H. Dirección a su digno cargo se sirva notificarme cuando llegue a existir algún crédito que exceda la cantidad que garantizo con la fianza que anexo a este escrito, con el objeto de adoptar las medidas necesarias en defensa de los intereses de mi representada.

Por lo anteriormente expuesto a ese honorable Registro Público Marítimo Nacional, atentamente pido se sirva:

PRIMERO.- Tenerme por presentado exhibiendo fianza hasta por la suma de \$15,000,000.º (Quince Millones de Pesos 00/100 --- M.N.) para que la primera hipoteca marítima sobre el B/M YAQUI quede establecida en primer lugar a favor de Grindlays Bank-PLC. .

SEGUNDO.- Tener por otorgada la presentada fianza ordenando se exprese en la inscripción de la hipoteca que han quedado debidamente garantizados los privilegios marítimos hasta por la cantidad de \$15,000,000.º (Quince Millones de Pesos 00/M.N.)- indicando la prelación de la citada hipoteca en primer lugar sobre cualquiera otro crédito privilegiado o no.

TERCERO.- Ordenar la inscripción de la fianza descrita hasta por la cantidad descrita \$15,000,000.º (Quince Millones de Pe

00/M.N.) en el Registro Público Marítimo Nacional, notificándome cuando llegue a existir algún crédito que exceda la -- cantidad que garantiza.

CUARTO.- Girar atentos oficios a las Secretarías del Trabajo y Previsión Social y a la de Hacienda y Crédito Público para que manifiesten a lo que su derecho convenga y procedan de acuerdo-- al párrafo segundo del Artículo 126-B de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Atentamente.

José Walterio Pinedo Rivas.

México, D.F. a 16 de Mayo de 1986.

Del anterior escrito, hay que resaltar lo siguiente, en primer término, es el propio acreedor el que tentativamente de termina el monto de la fianza a reserva del que le fije de manera definitiva la autoridad.

En segundo lugar, solicita que una vez fijado el monto de la fianza y aceptada ésta se inscriba en el registro la preferencia de pago en primer lugar de la hipoteca sobre cualquier otro crédito privilegiado señalado en el Artículo 116 del numeral en cuestión.

Por último, se solicita que la propia Dirección de Marina Mercante sea la encargada de girar los oficios a la Secretaría del Trabajo y Previsión Social y a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público para que otorguen su aceptación y aprobación para que dicha hipoteca sea colocada en primer lugar de prelación, según lo dispone el párrafo segundo del Artículo 126-B.

Respecto a que una vez otorgada la fianza y acepta ésta, la hipoteca naval será válidamente pagada en primer lugar sobre cualquier crédito privilegiado; la Dirección General de Marina Mercante se encuentra plenamente convencida del buen éxito del sistema que ha propuesto, así como su eficacia en la práctica, dicha concepción ha sido manifestada a nivel internacional como un sistema novedoso y revolucionario por el cual un país por primera vez, logra colocar a la hipoteca naval en el primer lugar de privilegio, pese a las constantes dudas expuestas por los países miembros de la UNCTAD.

Si se maneja la reforma aquí analizada en una forma aislada, sin tomar en consideración otros ordenamientos jurídicos, encontraríamos que efectivamente, la hipoteca se colocaría en primer lugar de privilegio.

Pero apegándose a nuestros distintos ordenamientos legales y manejándolos como un todo armónico, lo anterior jurídica

mente es imposible, aunque de hecho así se hace por parte de la Dirección General de Marina Mercante.

Al redactarse el proyecto de reforma propuesto por la propia Dirección General de Marina Mercante y al aprobarse por la Cámara de Diputados del Congreso de la Unión, no se tomó en consideración a la propia Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, que en su artículo 123, fracción XXXIII ordena que:

"Los créditos a favor de los trabajadores por salarios o sueldo devengados en el último año y por indemnizaciones tendrán preferencia sobre cualesquiera otros en los casos de concurso o quiebra".(393)

Y mucho menos a la Ley Federal del Trabajo, Artículos 33- y 113, que puntualiza lo siguiente:

"Artículo 33.- Es nula la renuncia que los trabajadores hagan de los salarios devengados, de las indemnizaciones y demás prestaciones que se deriven de los servicios prestados, -- cualquiera que sea la forma o denominación que se le dé..."-- (394)

Al establecerse la fianza y colocarse a la hipoteca en primer lugar, se está haciendo por parte de la Dirección General de Marina Mercante una renuncia del derecho que tienen los trabajadores, no en cuanto al pago de sus créditos, sino al de ser pagados en primer lugar, tal como lo establece la propia Constitución, así como el Artículo 113 de la Ley Federal del Trabajo que reza:

"Artículo 113.- Los salarios devengados en el último año-

(393) Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; ... P. 110, Artículo 123, Fracción XXXIII.

(394) Cavazos Flores, Baltazar, Op. Cit., p. 126, Artículo 33.

y las indemnizaciones debidas a los trabajadores son preferentes sobre cualquier otro crédito incluidos los que disfruten de garantía real, los fiscales, y los a favor del IMSS, sobre todos los bienes del patrono".(395)

Retomando lo ya dicho, podemos afirmar que los créditos laborales de la relación laboral se encuentran en primer lugar de prelación por una directa disposición constitucional, reforzada en ese sentido por la Ley Federal del Trabajo, de tal manera que cualquier disposición normativa o autoridad, sea laboral o no que en un momento dado relegue o pretenda relegar los derechos de los trabajadores a un segundo plano, caería en la anticonstitucionalidad.

Este constituye un gravísimo error de la reforma de 1982, que nos reafirma la falta de cuidado y desconocimiento del tema, no sólo en materia marítima, sino también en el área constitucional y laboral.

La creencia por parte de la Dirección General de Marina--Mercante sobre la eficacia y viabilidad del sistema que está--manejando radica en que hasta la fecha no se ha presentado ningún caso de incumplimiento por parte del deudor hipotecario.

Consideramos conveniente plantear de manera hipotética -- qué ocurriría en el caso de incumplimiento a la luz de la multicitada reforma.

Suponiendo sin conceder, que la hipoteca sea válidamente inscrita en primer lugar de prelación sobre los privilegios -- marcados en el Artículo 116, el acreedor hipotecario vería que su derecho se encuentra plenamente salvaguardado.

(395) Ibidem, p. 170, Artículo 113.

Al presentarse el incumplimiento por el deudor, el acreedor hipotecario, con justo derecho, exigirá el pago de su crédito en primer lugar de preferencia, puesto que él ha cumplido con todo lo que la ley le impone, haciéndosele efectiva la fianza para respaldar los créditos privilegiados que pudieran surgir e interferir en su pago.

Ante el incumplimiento el acreedor hipotecario hace efectivo su derecho real y ejercita su acción hipotecaria con el objeto de exigir la venta del buque y de su producto cobrarse su crédito.

Al abrirse el proceso hipotecario, y expedirse la cédula hipotecaria, el juez a través de la misma convoca a los demás acreedores sobre el buque, con el fin de que manifiesten lo que a su derecho convenga y establecer la prelación u orden de preferencia en el pago.

Ocurriendo al proceso entre otros acreedores, los trabajadores, los cuales respaldados por la propia Constitución, la Ley Federal del Trabajo y el Código Civil, que en su Artículo 1889 dice:

"Los trabajadores no necesitan entrar en concurso para -- que se les paguen los créditos que tengan por salarios o sueldos devengados en el último año y por indemnizaciones.

"Deducirán su reclamación ante la autoridad que corresponda, y en cumplimiento de la resolución que se dicte, se enajenarán los bienes que sean necesarios para que los créditos de que se trata, se paguen preferentemente a cualquier otros".-- (396)

Por ende, basta la sola solicitud de pago por parte de --

los trabajadores para que ésta sea observada sin más requisitos.

Dando lugar a que el derecho de pago hacia el acreedor hipotecario sea relegado a un segundo lugar de preferencia, notando éste no sólo el engaño de que ha sido objeto, sino además, tiene que pagar para cobrar, ya no en primer lugar, sino en un segundo sitio de preferencia.

Como consecuencia, los acreedores hipotecarios se mostraban renuentes y desconfiados ante un sistema que le resulta impráctico, con lo que la hipoteca naval en México podría dejar de ser un importante medio de obtención del crédito marítimo, frenándose el desarrollo de la marina mercante, siendo éste un resultado contradictorio a aquel que se pretendía con la reforma.

3.2.7.2 La previa autorización de tres Secretarías de Estado para registrar la preferencia en el pago

El párrafo II del Artículo 126-B de la Ley de Navegación dice:

"La garantía de pago de crédito privilegiado se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional, con la autorización de las Secretarías de Comunicaciones y Transportes, de Hacienda y Crédito Público y Previsión Social".(397)

A continuación se transcribe textualmente el documento mediante el cual se acepta la fianza, se fija su monto y se ordena que la hipoteca sea inscrita en primer lugar de preferencia.

(397) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio, p. 515. Artículo 126-B.

Escrito en el que se acepta y fija el monto de la fianza

Subsecretaría de Operación.
Dirección General de Marina Mercante.
Dirección de Fomento y Desarrollo.
Departamento del Registro Público Marítimo Nacional y Matrícula
Núm. 134.412

México, D.F. a 2 de Septiembre de 1986.

Municipio Libre 377
Colonia Santa Cruz Atoyac,
C.P. 03310, México, D.F.

C. LIC. José Walterio Pinedo Rivas
Hidalgo # 71
Colonia San Jerónimo Lídice
10 200, México, D.F.

Me refiero a su escrito de fecha 16 de Mayo de 1986 me--
dante el cual en representación de Grindlayds Bank PLC. exhi-
be original de la fianza número 229731-E expedida por Fianzas-
de México, S.A. de fecha 29.04.86, por la suma de \$15,000,000°
(Quince Millones de Pesos 00/100 M.N.) expedida a favor de su-
representada para garantizar por TMM S.A. de C.V., los crédi-
tos privilegiados señalados en el Artículo 116 de la Ley de Na-
vegación y Comercio Marítimos, con el objeto de que la primera
hipoteca naval preferente sobre el B/M Yaqui, otorgada por TMM
S.A. de C.V. en favor de Gindlayds Bank PLC. sea cubierta en-
primer lugar conforme a lo previsto en el Artículo 126-B, de
la Ley que se invoca, solicitando a la vez inscripción de la-
fianza requerida, en el Registro Público Marítimo Nacional en-

los términos de la Legislación Marítima Mexicana.

Sobre el particular, le manifiesto que es procedente la inscripción del documento referido en el sentido de que quedan debidamente garantizados los privilegios marítimos hasta por la cantidad que ampara dicho documento, pero en el caso de que los créditos que llegaren a existir en un momento dado excedan de la garantía ofrecida se deberá garantizar el faltante que resulte para que la hipoteca pueda ser cubierta en primer término en base a lo previsto por la ley aplicable, por lo que deberá acudir ante la oficina del Registro Público Marítimo Nacional en Veracruz para la continuación de los trámites, previo pago de derechos por la cantidad de \$3,200 pesos, 00/100 - M.N., con fundamento en el Artículo 162, apartado D, Fracción V de la Ley Federal de Derechos en vigor.

Atentamente

SUFRAGIO EFECTIVO, NO REELECCION
El Director General
Capitán de Altura

Carlos M. Banda la Fraga

De lo anterior es menester hacer las siguientes consideraciones:

En primer término, respecto a la inscripción del crédito privilegiado en el Registro Público Marítimo Nacional se discute si ésta tendrá validez frente a terceros en base a lo señalado por Ramón Esquivel Avila, en el punto 3.2.3 del presente capítulo.

En segundo lugar, el monto de la fianza es el mismo que tentativamente había ofrecido el acreedor hipotecario, al señalar: "Quedan debidamente garantizados los privilegios marítimos hasta por la cantidad que ampara dicho documento"; sin hacer la menor fundamentación al respecto.

En tercer término, hay que hacer notar que es la propia Dirección General de Marina Mercante, la que de forma unilateral autoriza la fianza, fija su monto y ordena que se inscriba en primer lugar de prelación la hipoteca, sin que en ningún momento se de parte y se tome parecer a las Secretarías del Trabajo y Previsión Social y a la de Hacienda y Crédito Público.

Dentro del mismo orden de ideas y apegándonos al Artículo analizado, la exigencia de la autorización por parte de las tres Secretarías obedece a que la Secretaría del Trabajo y Previsión Social, manifieste que los créditos de los trabajadores se encuentren garantizados y por tanto, es procedente que el acreedor cobre en primer lugar aun sobre los trabajadores, recordemos que los derechos de los trabajadores son irrenunciables con lo que la aprobación de la Secretaría del Trabajo carecería de validez jurídica, además que ciertamente no daría autorización a la luz de las disposiciones de nuestra constitución y de la Ley Federal del Trabajo, por las razones que hemos señalado.

La autorización de la Secretaría de Hacienda y Crédito Pú

blico atendería a manifestar que los créditos a favor del fisco se encuentran garantizados y sería procedente el pago en favor del acreedor sobre los créditos fiscales.

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes por su parte aprobaría y ordenaría que en el Registro Público Marítimo-- Nacional se reinscriba en el folio marítimo correspondiente -- del buque grabado, que la hipoteca quedará en primer lugar de preferencia.

Así también interviene para fijar el monto de la fianza - en lo que a ella respecta y dando curso a las demás Secreta-- rías.

Interpretando el párrafo segundo del Artículo 126-B "a -- *contraio sensu*" obtendremos que si no hay la autorización de las tres Secretarías, no se podrá realizar la inscripción en -- primer lugar del pago del crédito hipotecario, coligiéndose -- que la inscripción que de manera unilateral autoriza la Dirección General de Marina Mercante se encuentra viciada de Nul-- dad Relativa, con lo que se demuestra el ilícito proceder de-- la citada Dirección, no obstante como ya se ha mencionado que de ella misma surgió el proyecto de reforma y es ella misma -- quien lo incumple en notorio perjuicio para el acreedor.

Comentemos que la aprobación de las tres Secretarías conforman una "*conditio sine qua non*" para que la hipoteca se -- inscriba en primer lugar, cosa que no puede ser posible; luego pues, si la inscripción se realiza con la autorización de sólo una de ellas al acreedor hipotecario se le podría oponer por-- parte de los demás acreedores privilegiados la nulidad de su-- preferencia, resultando inútil el otorgamiento de la fianza y-- por ende, el sistema propuesto por la Dirección General de Ma-- rina Mercante plasmado en la Ley, quedando en octavo lugar la-- hipoteca fuera de los privilegios del Artículo 116 y sobre los -- créditos ordinarios.

Incurriendo en responsabilidad la multicitada Dirección-- General de Marina Mercante, en perjuicio del acreedor por no-- dar cumplimiento a la Ley.

Al realizar nuestra investigación en la propia Dirección-- General de Marina Mercante y en el Departamento del Registro-- Público Marítimo Nacional, mediante pláticas con las personas-- encargadas de él, nos manifestaron no conocer todas las conse-- cuencias que se derivan del proceder unilateral; además expre-- sando, que no se llevaba a cabo todo el procedimiento ante las tres Secretarías porque resultaba ser muy lento el trámite bu-- rocrático, por lo que "en pro" de una simplificación adminis-- trativa se le debía dar flexibilidad a la Ley y bastaba única-- mente la autorización de la Secretaría de Comunicaciones a tra-- vés de la Dirección General de Marina Mercante para que la ins-- cripción fuera válida, olvidando el principio, "La ley es dura pero es la Ley", "*sed dura lex, sed lex*".

3.2.8 La dimisión de bandera como sanción al incumplim-- miento del deudor hipotecario

La reforma incluyó a la dimisión de bandera del buque co-- mo una justa sanción al incumplimiento por parte del deudor -- además de la efectivización de la fianza como condición para -- que el acreedor pueda cobrar en primer lugar de privilegio.

"Artículo 126-C.- La falta de cumplimiento por parte -- del deudor del contrato de hipoteca dará lugar a hacer efectiva la fianza constituida en los términos del Artículo 126-B y a -- la dimisión de bandera del buque objeto del contrato".(398)

Antes de realizar la crítica al presente Artículo es nece

(398) Ibidem, p. 515. Artículo 126-C.

sario exponer, qué es la dimisión de bandera y qué consecuencias acarrea.

Por dimitir debemos entender la renuncia a alguna cosa o algún derecho, pero como lo maneja nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su Artículo 95, hay que considerarla como la pérdida de la nacionalidad de un buque, a raíz de la realización de algunos de los supuestos señalados en el mencionado Artículo.

Así la dimisión de bandera, consiste en la pérdida de la matrícula y el abanderamiento de un buque como mexicano, y como consecuencia directa la pérdida de la nacionalidad.

El acto de dimisión consiste en arrear la bandera del asta del buque.

"Artículo 95.- La matrícula y abanderamiento de un buque se pierden:

- "I. Por su venta, adjudicación o cesión en favor de personas o países extranjeros;...
- "IV. Por cambiar o perder su propietario, armador o responsable, la nacionalidad mexicana;...
- "VI. Por dimisión de la bandera. La dimisión de la bandera no se puede realizar sin autorización del ejecutivo federal".(399)

Hay que establecer que cualquiera de los casos señalados en el Artículo 95 originan la dimisión de Bandera, de estos seis supuestos, sólo tomamos tres, los cuales consideramos útiles para realizar nuestro comentario.

Las fracciones I y IV se relacionan directamente, toda --

(399) Ibidem, p. 509, Artículo 95.

vez que al ser enajenado un buque a un extranjero, su propietario o armador, dejan de ser mexicanos, y por ende, no cuentan con la capacidad para obtener el abanderamiento y matrícula de embarcaciones como mexicanos, situación ya analizada al hablar de la nacionalidad del buque.

Hay que notar que la enajenación para que produzca la pérdida de la nacionalidad del buque, debe ser indefectiblemente a favor de un extranjero, por lo que la enajenación de un buque mexicano a un nacional en ningún caso la originaría.

Como ya señalamos, la realización de cualquiera de los supuestos enumerados en las diferentes fracciones del Artículo 95 originan la dimisión de la bandera; la autorización para realizar tal dimisión debe necesariamente emanar del ejecutivo federal, dada la importancia económica que reviste la pérdida de un buque de la flota mexicana.

Con lo anterior y volviendo al estudio del Artículo 126-C consideramos del todo absurdo que al buque hipotecado se le dimita su bandera y por tanto, pierda su nacionalidad mexicana - como consecuencia del simple incumplimiento contractual por el deudor hipotecario, cuando la dimisión sólo procedería cuando el buque hipotecado sea enajenado a un extranjero, como consecuencia del ejercicio de venta por el acreedor hipotecario, situación que no en todos los casos de incumplimiento se manifiesta, además el incumplimiento de un contrato no implica que el responsable del buque, el armador o el naviero pierda su nacionalidad.

La dimisión de bandera como sanción al incumplimiento del deudor obedece según el proyecto de reforma y tal y como se maneja en la práctica como el medio efectivo para evitar el incumplimiento en los contratos de hipoteca, constituyendo un refuerzo para ella, pero sin embargo, la consecuencia que origina esta disposición es diametralmente opuesta al objetivo funda

mental de promover la hipoteca naval, de incrementar el crédito naval y por ende desarrollar y aumentar la flota mercante del país.

Absurdo es pues, que México pierda un buque de su flota mercante o pesquera por el incumplimiento contractual, aunque lo sea en el mejor de los casos de manera temporal.

Aunado a lo anterior ya de por sí grave es el costo y trámite burocrático a que se vería obligado el adquirente nacional del buque al tener que registrar, matricular y abanderar nuevamente al buque como mexicano.

CONCLUSIONES

- 1.- Por buque debemos entender, cualquier construcción destinada al transporte por agua, aun cuando sea con fines de remolque, pesca, deporte u otro fin.
- 2.- El buque es una Universalidad de hecho porque está compuesto por un conjunto de partes o bienes muebles que separadamente pueden tener una existencia y utilización propia, pero que unidos dan lugar al bien-buque.
- 3.- Para individualizar al buque existen cinco elementos esenciales que son:
 - a) Nombre
 - b) Nacionalidad
 - c) Tonelaje
 - d) Numeral
 - e) Registro

Los tres primeros elementos pueden ser compartidos entre varios buques, pero los dos últimos son características específicas de cada buque que determina su individualidad.

- 4.- El buque no goza de una personalidad jurídica propia, en virtud de que no puede ser sujeto de Derechos y Obligaciones que a quien realmente pertenecen son al naviero y al armador.
- 5.- El crédito naval es una prestación presente a cargo del acreedor, a cambio de una contraprestación futura, a cargo del deudor diferida en el tiempo, aplicándose los recursos al negocio marítimo.
- 6.- El privilegio marítimo es aquel Derecho Real, surgido por obligaciones del armador, contraídas para la efectiva rea-

lización de la navegación.

La hipoteca es un privilegio marítimo cuya finalidad puede o no responder a realizar la efectiva navegación del buque, pero que tiende directamente a la finalidad esencial de -- preservar el negocio marítimo.

- 7.- La hipoteca naval es un derecho real que se constituye sobre el buque para garantizar el cumplimiento de una obligación principal sin desposeer al dueño del bien gravado y -- que otorga a su titular los derechos de persecución de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación.
- 8.- En México, se puede otorgar en garantía hipotecaria, cualquier buque, basta que sea considerado como tal, sin hacer distinción en cuanto a sus características.

La hipoteca requiere para su constitución, celebrarse ante Notario y ser inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.

Sólo puede hipotecar quien tiene la propiedad del buque, o sea, el naviero, pero por medio del mandato de éste al armador, el último también puede hipotecar.

- 9.- Para efectos de la hipoteca naval, el buque siendo un bien mueble se le aplican disposiciones de los inmuebles, verbi gracia, el registro.
- 10.- La hipoteca naval, antes de la reforma de Diciembre de --- 1982, era considerada como privilegio marítimo y se encontraba situada dentro de ellos, en el séptimo lugar de prelación.

A partir de la reforma, la hipoteca fue excluida de los -- privilegios marítimos y pasó a ser un simple crédito ordinario con garantía real.

11.- Actualmente la hipoteca para recobrar su carácter privilegiado requiere el otorgamiento de una fianza, a cargo del acreedor hipotecario. La finalidad de la fianza es garantizar los demás créditos privilegiados, para que la hipoteca sea pagada en primer lugar de prelación.

Olvidándose de que el crédito derivado de las relaciones-laborales por disposición constitucional siempre será preferente a cualquier otro crédito.

12.- La Reforma de 1982, incurre en varios errores:

- a) Excluyó a la hipoteca naval como privilegio marítimo.
- b) Condicionó el carácter de crédito privilegiado de la hipoteca al otorgamiento de una fianza.
- c) La fianza debe ser fijada y autorizada por tres Secretarías de Estado. La Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de la Dirección General de Marina Mercante, pese a que de ella misma surgió el proyecto de reforma y ahora Ley; incumple con dicho ordenamiento ya que de forma unilateral fija y autoriza la nulidad de dicha autorización en notorio perjuicio del acreedor hipotecario.
- d) Estatuye el absurdo de que el acreedor hipotecario para ser pagado en primer lugar se le hará efectiva la fianza que él constituyó. Así que, para cobrar tendrá que pagar.
- e) Se establece como sanción al incumplimiento del deudor hipotecario la dimisión de la bandera del buque, la cual sólo ocurre cuando falta un requisito para conservar la nacionalidad del mismo, por lo que un simple incumplimiento de contrato, origina que México pierda de definitiva o temporalmente un buque de su flota.

13.- De lo anterior se colige que el "novedoso" sistema propuesto por la Dirección General de Marina Mercante y que-

ahora es ley, en la práctica y vistas sus posibles consecuencias resulta totalmente opuesto a lo que se pretendía al crear la reforma.

CAPITULO CUARTO

"REGULACION INTERNACIONAL"

CAPITULO IV

REGULACION INTERNACIONAL

1.- Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas Relativas a la Hipoteca y Privilegios Marítimos del 10 de Abril de 1926

El Convenio Internacional de 1926, en principio tenía por finalidad reducir el número de los privilegios que tenían preferencia sobre la hipoteca estableciendo internacionalmente la lista de ellos.

El origen de la Convención de 1926 se remonta a una Conferencia Diplomática de 1922, en la que se había preparado un -- proyecto relativo sobre los privilegios e hipotecas marítimas-- con la finalidad ya señalada, ésta Convención se firmó en 1924 y se redactó teniendo principalmente en cuenta los puntos de -- vista de la Delegación de Estados Unidos, ya que el gobierno-- de este país no estaba dispuesto a aprobar una Convención que-- no siguiera los lineamientos de su Legislación interna, en vir-- tud de esto, dicho Estado no ratificó la Convención.(400)

El reconocimiento y seguridad de los créditos hipoteca--- rios sobre el buque, teniendo éste que realizar navegaciones-- durante las cuales pueden surgir necesidades en otros países -- que den origen a otros créditos con acreedores extranjeros, da-- ban lugar a conflictos difíciles de solucionar, por ello, se -- trató de llegar a una unificación internacional y a tal efecto se realizaron varias reuniones internacionales hasta llegar a-- la de Bruselas el 10 de abril de 1926 en la que se firmó el ya mencionado Convenio, habiendo entrado en vigor internacional--

(400) Domingo Rey, José. Derecho de la Navegación... Op. Cit., p. 357.

mente el 12 de junio de 1931. (401)

Fundamentalmente el objetivo del convenio respecto a la hipoteca naval era reconocer la validez y efectos de la que se constituyera sobre el buque en cualquier país signatario siempre que aquella hubiera tenido la suficiente publicidad.

En este sentido, el convenio estableció desde su Artículo 1o. que: "Las Hipotecas, 'mortgages' (402) y prendas sobre buques constituidas regularmente según las leyes del estado contratante a que el buque pertenece e inscritas en un Registro Público, ya de la jurisdicción del puerto de registro, ya de una oficina central, serán consideradas como válidas y respetadas en todos los países contratantes".(403)

El citado convenio plenamente le reconocía el carácter de créditos privilegiados a las hipotecas, "mortgage" y prendas constituidas sobre buques.

El Artículo 2o. (404) de la convención enumeraba los cré-

(401) Idem.

(402) El "mortgage" a que elude el convenio, es una modalidad original de Inglaterra, regulada por el "Merchant Shipping Act" de 1894 practicándose también en los Estados Unidos con arreglo a la "Merchant Marine Act" de 1920, estableciendo formas para la inscripción, el vencimiento del plazo y señalando que el acreedor entra en posesión del buque con derecho al flete desde el mismo día, el registrador puede expedir certificados que permiten hipotecar el buque fuera de un puerto nacional mediante endoso, remitiéndolos el armador al capitán, que creará el "mortgage" endosando el certificado a terceros. El "mortgage" propietario que ha consentido el "mortgage" no pierde el derecho de propiedad en el buque y el "mortgage" no se considera propietario de la nave o de la parte de ésta gravada y además de las medidas necesarias para asegurar la eficacia de la garantía puede disponer del buque o de esa parte que garantiza el crédito tomando posesión de éstos al no pagársele en el plazo del vencimiento.- Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 491.

(403) Ibidem, p. 355.

(404) Ibidem, p. 255.

ditos privilegiados sobre el buque y el flete, incluyendo aquellos que la doctrina y la legislación comparada consideran deben tener este carácter ya que salvo las medidas de protección de la Marina Mercante y en casos muy especiales, las necesidades de la navegación, el fundamento que justificó la preferencia en el cobro para ciertos créditos, no varía la mayor de -- las veces de un país a otro.

La Convención establecía con algunas modificaciones los privilegios marítimos que actualmente prevé el Artículo 116 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, siendo importante señalar que en el Convenio los créditos a favor de los trabajadores no se encuentran en el primer lugar de prelación.

Conforme al convenio, tenían carácter privilegiado sobre el buque, sus accesorios y el flete:

- 1.- Las Costas Judiciales debidas al Estado, así como los derechos de tonelaje, fano o puerto, y demás; impuestos públicos.- Estos son a los que nuestra vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos denomina como los créditos a favor del fisco, relativos al buque o su navegación, y que se encuentran colocados en el segundo lugar de prelación.
- 2.- Los créditos resultantes del contrato de servicios del Capitán, de la tripulación y de otras personas que presten servicio a bordo.- Como ya se ha dicho éstos créditos derivados de la relación laboral en México se encuentran situados en el primer lugar de preferencia. Por la misma disposición contraria al espíritu del Artículo 123 de nuestra Constitución, fue la razón principal por la que nuestro país no ratificó o no se adhirió al citado convenio de 1926.
- 3.- Las remuneraciones debidas por asistencia y salvamento colocadas por nuestra Ley de Navegación en el mismo lugar -

de preferencia.

- 5.- Los créditos procedentes de contratos celebrados por el Capitán fuera del puerto de matrícula.- Mismos que nuestra Ley en la materia denomina deudas contraídas por el Capitán para la conservación o para la continuación del viaje, situándolos en el 6o. lugar dentro de los créditos privilegiados.

El Artículo 3o. del Convenio señalaba que: "Las hipotecas 'mortgages' y prendas sobre buques prevista en el artículo 1o. ocupan el lugar inmediato de los créditos privilegiados en el artículo anterior".(405)

Puntualicemos que el convenio situaba a la hipoteca en el sexto lugar de privilegio, y que nuestra Ley de Navegación lo situaba antes de ser reformada en el séptimo lugar de prelación todavía con carácter privilegiado y que a raíz de la reforma dejó de ser un privilegio marítimo quedando prácticamente en el octavo lugar de prelación y sobre cualquier otro crédito ordinario.

El Artículo 8o. del Convenio reza: "Los créditos privilegiados siguen al buque, aunque cambie de dueño".(406)

Hay que recordar que los privilegios marítimos son derechos reales sobre el buque y que como tales, otorgan a favor del acreedor hipotecario los derechos de persecución y de preferencia en el pago y en la renta.

La hipoteca naval es por naturaleza, un derecho real por disposición del Convenio, también goza del carácter de privilegio marítimo, brindando una mayor seguridad al acreedor.

(405) Idem.

(406) Ibidem, p.p. 256 a 257.

Respecto al término para que se extinguieran los privilegios marítimos el Artículo 9o. del Convenio nos establecía el plazo de un año para tal efecto, siempre y cuando no existiese una disposición al respecto en la legislación nacional de la materia.(407)

Nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece en lo particular que la acción hipotecaria naval se tendrá por prescrita a los 3 años contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza.(408)

El convenio en su Artículo 10o. nos estipula que los privilegios marítimos, entre ellos, la hipoteca naval, afectan el flete aun cuando sea adeudado o esté en poder del capitán, lo mismo sucede respecto del privilegio sobre los accesorios.(409)

En México nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ordena que la hipoteca no se extenderá al flete salvo pacto en contrario.(410) Por lo tanto, si no se realiza el acuerdo en este sentido, la hipoteca no podrá extenderse al flete, haya sido pagado o no.

En lo que se refiere a los accesorios, la hipoteca naval en México, siempre comprende al buque sus pertenencias y accesorios.(411) Reafirmando el principio de que lo accesorio sigue la suerte de lo principal, aunque los accesorios se hayan incorporado al buque aún después de haberse constituido el gravamen hipotecario.

(407) Ibidem, p.p. 256 a 257.

(408) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. -- 515, Artículo 126.

(409) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 257, Artículo 10.

(410) Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Código de Comercio... p. -- 514, Artículo 123.

(411) Idem, Artículo 121.

Por su parte el Artículo 12o. del citado instrumento internacional marca que las leyes nacionales deben determinar la naturaleza y forma de los documentos que debe haber a bordo -- del buque y en los que se ha de hacer mención de las hipotecas "mortgages" y prendas mencionadas en el Artículo 1o.(412)

En este sentido en México, y como ya señalamos, la hipoteca de un buque se deberá anotar en la matrícula del buque, además la copia protocolizada del contrato hipotecario se presentará ante el Registro Público Marítimo Nacional para su registro y anotación en el folio marítimo del buque, en específico dentro del apartado de gravámenes y limitaciones a la propiedad del mismo; también, por disposición contractual al firmarse la hipoteca se obliga al deudor a fijar en el cuarto de derrota del buque un aviso en el cual se señala que "este buque se encuentra hipotecado" así como el nombre del acreedor favorecido.

El Convenio de 1926 en su Artículo 14, dispone que las -- disposiciones en él establecidas se aplicarán entre los Estados contratantes así como la posibilidad que de manera potestativa un Estado que sea parte del mismo pueda aplicarias en su relación con otro que no lo es.(413)

La Convención según disponía el Artículo 15 no se aplica a los buques de guerra ni a los buques del Estado afectos exclusivamente a un servicio público.(414)

Lo anterior obedece a que un buque de guerra o del Estado afecto a un fin público no realiza una actividad comercial, -- además de que no existe tampoco un armador responsable de él.

(412) Fariña, Francisco. Op. Cit., p. 257, Artículo 12.

(413) Ibidem, p. 258, Artículo 14.

(414) Idem, Artículo 15.

Existían entre el Convenio Internacional de 1926 y nuestra Ley de Navegación antes de ser reformada en 1982 una similitud en cuanto a sus disposiciones generales, sin embargo, -- nuestro país no ratificó el texto del Convenio por varias razones, entre ellas la más fuerte obedecía a que los créditos de los trabajadores se encontraban situados en el segundo lugar -- de preferencia, mientras que México los poderaba constitucionalmente en el primer lugar sobre cualquier otro crédito privilegiado.

2.- Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a la Hipoteca y Privilegios Marítimos del 27 de mayo de 1967

El Convenio de 1926 nunca gozó de una gran eficacia ya -- que, de una parte, fueron muchos los países marítimos que como Alemania, Japón, Holanda, Rusia, Gran Bretaña, Irlanda, Canadá y Estados Unidos, permanecieron al margen del mismo e incluso, posteriormente fue denunciado (415) por los países Escandinavos; y de otra, existían en el mismo ciertas lagunas y aspectos que necesitaban la oportuna y adecuada regulación.(416)

Entre las críticas al tratado figuraban la posición débil de los acreedores hipotecarios en virtud del gran número de -- créditos privilegiados con prioridad a la hipoteca, aparte de los problemas de los acreedores marítimos concernientes al reconocimiento y a la fuerza ejecutiva de las hipotecas nacidas -- en algún país extranjero, así como los privilegios nacidos --- igualmente en el extranjero.

(415) Denuncia es el acto jurídico por el cual un Estado parte de un tratado, declara su voluntad de retirarse de él, basándose en las condiciones a ese respecto establecidas anteriormente en el mismo tratado.

(416) Vigier de Torres, Agustín. Op. Cit., p. 431.

En la reunión del Consejo del Comité Marítimo Internacional (CMI), celebrada a mediados de 1963, se decidió establecer una comisión para que estudiara la posibilidad de proceder a la modificación de la Convención de 1926 o a la redacción de un nuevo articulado.

Las reuniones que se sucedieron durante 1964 y 1965, dieron como resultado concreto 3 proyectos, el de Oxford, el de Portofino y finalmente el de Amberes del 5 de junio de 1965.

Este último proyecto fue presentado en la Conferencia Internacional del Comité Marítimo Internacional celebrada en la ciudad de New York en septiembre de 1965 y ahí con algunas modificaciones, fue aprobado. (417)

De esta aprobación se originó como consecuencia la celebración en Bruselas de una Conferencia Diplomática Internacional de Derecho Marítimo, en el mes de mayo de 1967, misma que reconoce su fundamento en la existencia de bases protectoras mínimas del trabajador al que debe sujetarse todo acuerdo de partes, así como la imperiosa necesidad de dar mayor seguridad al acreedor hipotecario, dada la importancia que presenta la hipoteca naval como medio de obtención del crédito marítimo. Sin embargo, este Convenio no entró nunca en vigor internacionalmente. (418)

Así pues al revisar el texto de la Convención de 1967, encontramos que en su Artículo 10. establece que las hipotecas y "mortgages" sobre buques serán reconocidas por los Estados contratantes en base a 3 condiciones:

a) Que hayan sido constituidas e inscritas en un registro.

(417) González Lebrero, Rodolfo A. Op. Cit., p. 619.

(418) Salgado y Salgado, José Eusebio... Op. Cit., p. 5.

- b) Que el registro sea accesible al público.
- c) Que se mencione el nombre y domicilio del beneficiario de la hipoteca o del "mortgage" así como la determinación del rango respecto de otros gravámenes registrados.(419)

El Artículo anterior al ser comparado con el mismo del -- Convenio de 1926, establece de manera específica, las condiciones que debe reunir la hipoteca para que ésta sea reconocida a nivel nacional, mismas que el primero señalaba de manera genérica.

Sobre el particular nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos coincide en lo manifestado con el Convenio de 1967-- en lo que ha registro, formalidad y publicidad se establece a las hipotecas navales.

El Artículo 2o. del Convenio en estudio puntualiza que -- las leyes de cada Estado contratante determinarán el rango en sí de las hipotecas y "mortgages" registradas, así como los -- efectos respecto de terceros.(420)

En México las hipotecas se regulan en cuanto a su grado-- de prelación por el principio primero en tiempo, primero en de recho, atendándose para tal efecto a la fecha de inscripción-- del gravamen en el Registro Público Marítimo Nacional.

El Artículo 4o. ordena la prelación que tendrán los créditos privilegiados sobre las hipotecas y las "mortgages", siendo el siguiente:

- 1.- Los salarios y otras sumas adeudadas al Capitán y a los de más miembros de la tripulación, en virtud del contrato de

(419) Blas Simone, Osvaldo. Op. Cit., p. 210, Artículo 1o.

(420) Idem, p. 210, Artículo 2o.

ajuste en el buque.

- 2.- Los derechos portuarios y otros aquellos que se determinen como son: los de fano, los de tonelaje, atraque.
- 3.- Los créditos contra el armador por muerte o lesiones de -- los trabajadores derivados de la explotación del buque.
- 4.- Los créditos derivados por hechos ilícitos no susceptibles de ser fundados en un contrato por causa de pérdida o daño a un bien.
- 5.- Los créditos por asistencia, salvamento y avería gruesa.-- (421)

Al realizar la comparación entre los textos de los Convenios de 1926 y 1967 obtenemos que el orden de prelación entre los privilegios ha sido alterado, así pues, el derecho de los trabajadores ha pasado del segundo al primer lugar de prelación. Los derechos a favor del fisco, costas judiciales, portuarios, de fano y otros han descendido al segundo lugar de -- privilegio.

Los créditos contra el armador por daños, abordaje, muerte o lesiones, pasaron del cuarto al tercer lugar de preferencia.

Los créditos derivados por hechos ilícitos fueron incorporados a los créditos privilegiados marítimos en el cuarto lugar de prelación, mismos que no se contemplaban en el Convenio de 1926.

Los créditos por asistencia y salvamento que en el Convenio de 1926 se encontraban en tercer lugar, han pasado en el -- Convenio de 1967 al 5o. sitio de preferencia.

Ambos Convenios establecen el mismo número de créditos -- privilegiados que tienen preminencia sobre la hipoteca naval,-

(421) Ibidem, p.p. 210-211, Artículo 4o.

la cual conserva su carácter de privilegio marítimo ocupando-- el 6o. lugar de prelación entre ellos y sobre cualquier otro - crédito no privilegiado, tal y como lo señala el artículo 5o. del Convenio en estudio.(422)

El Artículo 7o. del Convenio de 1967 al igual que el de - 1926, establece que los privilegios marítimos siguen al buque-- no obstante cualquier cambio en la propiedad o matrícula.(423)

Ambos Convenios señalan que los créditos privilegiados se extinguen en el plazo de un año a partir de la fecha en que se generaron, con la anotación que lo anterior se aplicará cuando no exista regulación nacional al respecto, tal como lo estipula el Artículo 8o. del Convenio en cuestión.(424)

El Artículo 9o. establece como novedad a diferencia del - de 1926 que la cesión o subrogación de los derechos del titular de un crédito garantizado por uno de los privilegios marítimos, importan simultáneamente la transmisión del privilegio. (425)

Otra novedad consisten dentro del Artículo 10 en que ante la venta forzosa del buque debe darse aviso por lo menos con-- 30 días de anticipación a la autoridad competente o se hará no tificar por escrito a los titulares de hipotecas y "mortgages" constituidas o no al portador, y al encargado del registro don de está matriculado el buque.(426)

En México a través de la notificación de la cédula hipoteca-- ría se hace el llamamiento a los demás acreedores hipoteca--

(422) Idem, p. 211 Artículo 5o.

(423) Ibidem p.p. 211-212, Artículo 7o.

(424) Idem, p. 212, Artículo 8o.

(425) Idem, p. 212, Artículo 9o.

(426) Idem, p. 212, Artículo 10.

rios o no, para que hagan valer su derecho.

En caso de venta forzosa del buque o bien, venta judicial, todas las hipotecas cesan de gravarlo, a excepción de las que tomen por su cuenta y bajo su consentimiento el comprador conforme a lo dispuesto por el Artículo 11 del Convenio.(427)

México no ha firmado el presente Convenio y menos lo ha ratificado, sin perjuicio de que el mismo abroga al de 1926 y aún a la fecha no ha entrado en vigor a nivel internacional, ésta se dará después de 3 meses contados a partir de la fecha del depósito del quinto instrumento de ratificación.

3.- Derecho Comparado

No podemos considerar como completo un estudio sobre la hipoteca naval, sin realizar un análisis de otras legislaciones afines a la nuestra, como lo son España y Argentina, toda vez, que a raíz de él obtendremos diferentes criterios que serán de gran utilidad para analizar, diferenciar, criticar y lo grar el perfeccionamiento de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos en lo que a hipoteca naval se refiere así como un manejo integral del tema.

3.1 España

La reglamentación de la hipoteca naval en España se estableció por la Ley del 21 de agosto de 1893, que sigue en vigor con algunas modificaciones contenidas en el Reglamento de Registro Mercantil de 1919.

Según dispone esta Ley, y en específico en su Artículo 10.

(427) Idem, p. 212, Artículo 11o.

ordena que pueden ser objeto de hipoteca los buques mercantes-conforme a las disposiciones de la misma, además para este solo efecto se considerarán tales buques como bienes inmuebles.- (428)

Antes de realizar el comentario al Artículo anterior, debemos señalar que en España existe una Ley que regula en lo específico a la hipoteca naval, situación no presente en México, en donde dentro de nuestro Código de Comercio y en lo particular, en la Ley de Navegación y Comercios Marítimos, dicha institución se reglamenta de manera genérica dejando su reglamentación con carácter supletorio al Código Civil.

En México cualquier embarcación puede ser objeto del gravamen real de hipoteca, claro, excluyendo a los buques de guerra y a los pertenecientes al Estado adscritos a funciones propias de él.

Es obvio el pensar que si la Ley que regula a la hipoteca naval es una ley comercial, por ende, los buques que se someterán al gravamen deben estar dedicados al tráfico comercial.

Los buques en México son considerados y se les aplican -- las disposiciones destinadas a los bienes muebles, situación-- diferente a lo reinante en España en que para los exclusivos-- efectos de la hipoteca los buques son contemplados como bienes inmuebles, sin perjuicio de que en lo referente a otras instituciones de Derecho Marítimo el buque conserve su carácter de bien mueble.

En España la hipoteca naval puede constituirse a favor de determinada persona o a su orden, la transmisión del crédito - hipotecario habrá de inscribirse en el registro respectivo.(429)

(428) Menéndez, Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, Juan Luis. Op. Cit., p. 1729. Artículo 1o.

(429) Idem, p. 1729, Artículo 2o.

En México la hipoteca siempre se constituirá a favor de persona determinada, y en caso de que se realice la transmisión de crédito hipotecario, la copia del convenio o del contrato de cesión de créditos se deberá inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional.

Respecto a las formalidades de constitución, la ley española señala que solamente podrá otorgarse por escritura pública, por la póliza de agente de cambio y bolsa, y por documento privado firmado por las partes contratantes.(430)

En nuestro país la hipoteca sólo se podrá constituir mediante escritura pública, inscrita en el Registro Público Marítimo Nacional.

En cuanto a la capacidad para contratar la hipoteca naval, en España al igual que en México es la misma que en términos generales se precisa para la hipoteca común, es decir, tenerla libre disposición de los bienes o estar autorizado para ello con arreglo a la ley, pudiendo contratarla por sí o por medio de apoderado con poder legal. En caso de pertenecer a dos o más personas la propiedad del buque, es necesario el consentimiento de la mayoría de ellas.(431)

A diferencia de nuestra ley, en España se establecen requisitos particulares que deberán constar en todo contrato de hipoteca naval.

- 1.- Nombres de acreedor y deudor.
- 2.- Importe del crédito garantizado.
- 3.- Fecha de vencimiento del capital y del pago de los intereses.

(430) Idem, p. 1729, Artículo 3o.

(431) Ibidem, p. 1730, Artículos 4o. y 5o.

- 4.- Expresión de si el crédito hipotecario se constituye a la orden o simplemente a nombre de persona determinada.
- 5.- Descripción completa del buque.
- 6.- Avalúo de la nave al momento de hipotecarse.
- 7.- En caso de que varias naves respalden un mismo crédito, la expresión de la cantidad que responde cada buque.(432)

Si bien en la ley de navegación mexicana no se incluyen - estos requisitos, en la práctica todos ellos se cumplimentan al redactarse en el contrato. Al efecto consultar el anexo al final de este trabajo.

En España al igual que en México el buque se hipoteca jun to con sus pertenencias y accesorios.(433)

Respecto a que si la hipoteca se extiende a la indemnización del seguro, en España las partes en ejercicio de su libre albedrío determinarán si se extiende la hipoteca a la indemnización del seguro o no. En caso de que no se extienda la indemnización, las partes podrán asegurar cada una su interés, - la propiedad del buque y el crédito hipotecario, con la condición de que el monto conjunto de los seguros no exceda al valor del buque.(434)

En cambio, en México por disposición directa de la Ley de Navegación la hipoteca se extiende a la indemnización del segu ro.

La hipoteca naval en favor de un préstamo que devenga interés, se extenderá en España a los intereses de los 2 años -- transcurridos y a la parte vencida de la anualidad corriente.-- (435)

(432) Idem, p. 1730, Artículo 6o.

(433) Idem, p. 1730, Artículo 7o.

(434) Ibidem, p. 1731, Artículos 8o. y 9o.

(435) Idem, p. 1731, Artículo 10o.

Por su parte nuestra Ley de Navegación sólo concede como extensión máxima de la hipoteca a la última anualidad de intereses.

En España para que la hipoteca naval surta los efectos -- que la ley le atribuye ha de estar inscrita en el Registro Mercantil de la provincia donde se encuentra matriculado el buque. (436) En México se demuestra concordancia con lo anterior, ya que la hipoteca se deberá inscribir en la oficina local del Registro Público Marítimo Nacional que corresponda al puerto de matrícula del buque.

En España es viable la hipoteca del buque en construcción, siempre y cuando esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad total del casco. (437) En México se permite hipotecar un buque en construcción sin que se establezca una cantidad de terminada invertida en la construcción, o un determinado avance en ella, baste que se encuentre firmado el contrato en construcción, ya sea por empresa o por economía.

Una hipoteca contratada en el extranjero para que sea válida en España requiere de que sea celebrada ante el Cónsul español del puerto en que ésta tenga verificativo. (438)

Por su parte, la legislación marítima de México no establece disposición al respecto. Laguna que se subsana en la -- práctica consular.

La Ley de Hipoteca Naval Española, a diferencia de nuestra legislación marítima define al gravamen hipotecario naval diciendo que sujeta directa e inmediatamente las naves sobre -

(436) Idem, p. 1731, Artículo 14.

(437) Ibidem, p. 1732, Artículo 16.

(438) Ibidem, p. 1732 y 1733, Artículo 17.

que se impone, al cumplimiento de las obligaciones para cuya seguridad se constituye, cualquiera que sea su poseedor.(439)

La Ley de Navegación Mexicana no define en su artículo -- qué entiende por hipoteca naval, a tal efecto consideramos a -- la definición que maneja Rafael Pina como la más completa y -- acertada.

Tanto en España como en México el principio de indivisibilidad de la hipoteca privan ampliamente, pues mientras la hipoteca no se cancele respecto de cada buque, ésta subsistirá íntegra aunque se reduzca el monto de la obligación garantizada sobre cualquier parte del mismo.(440)

La legislación española al igual que la mexicana, reconocen una serie de créditos con carácter privilegiado a los cuales se les da una prelación y preferencia sobre cualquier otro, inclusive, existen algunos que son preferidos a la hipoteca naval.

La Ley española contempla 4 privilegios que siempre tendrán predominio sobre la hipoteca y son:

- 1.- Los impuestos a contribuciones a favor del Estado.
- 2.- Los derechos de pilotaje, tonelaje y los sueldos debidos al capitán y a la tripulación.
- 3.- El importe de los premios del seguro de la nave en los últimos 2 años.
- 4.- Los créditos que se refieren los números 7 y 10 del artículo 580 del Código de Comercio.(441)

(439) Ibidem, p. 1734, Artículo 28.

(440) Idem, p. 1734, Artículo 29.

(441) Ibidem, p.p. 1734-1735, Artículo 31.

También tendrán preferencia sobre la hipoteca naval los siguientes créditos, siempre que llenen determinadas condiciones previstas en la misma ley, y se encuentren registradas.

- 1.- Las cantidades tomadas por el capitán como préstamo a la gruesa.
- 2.- Los importes de la averfa gruesa originados en el último viaje.
- 3.- Los créditos refaccionarios contraídos por el capitán durante el último viaje.
- 4.- Los derechos o créditos litigiosos que antes de la inscripción hipotecaria hubiesen sido anotados preventivamente en el registro. (442)

Hay que anotar algunas consideraciones sobre lo anterior:

Primeramente la hipoteca naval es considerada como un privilegio marítimo.

Segundo, la hipoteca se encuentra supeditada a 5 privilegios y que se verá sometida a otros 4 si estos últimos cumplen ciertas condicionantes legales.

Tercero, si algunos de los créditos cuyo privilegio se encuentra condicionado no reúne las condiciones señaladas, la hipoteca podrá ocupar su lugar de prelación sin ningún requisito.

Cuarto, en base a lo anterior, la hipoteca podrá ocupar el 6o., 7o. u 8o. orden de prelación. Si existieran los créditos señalados en el Artículo 32 y reunieran las características para ser preferidos a la hipoteca, ésta se situará en el 9o. lugar de prelación.

(442) Ibidem, p. 1735, Artículo 32.

Quinto, en México la hipoteca a raíz de la reforma quedó excluida de los privilegios marítimos pasando al 8o. lugar de prelación. La hipoteca podrá recuperar su carácter de privilegio si el acreedor hipotecario otorga una fianza para garantizar a todos los créditos privilegiados.

3.2 Argentina

Los Artículos 499 a 514 de la Ley de la Navegación Argentina regulan a la hipoteca naval, institución jurídica que anteriormente se manejaba por el Código de Comercio.

La finalidad de la Ley de la Navegación consiste en revitalizar a la hipoteca naval como instrumento eficaz para captar el crédito náutico.

Las características sobresalientes del régimen legal hipotecario naval son las siguientes:

La hipoteca naval puede constituirse:

- a) Sobre todo buque de matrícula nacional de 10 o más toneladas de arqueo total, los buques menores de dicho tonelaje sólo pueden ser gravados mediante prenda.(443)
- b) Sobre buques en construcción, ya sea que se encuentren en curso de construcción o que se trate de naves que futuramente se vayan a construir.(444)
- c) Sobre artefactos navales habilitados o en construcción.(445)

(443) Domingo Ray, José, Ley de Navegación. Op. Cit., p. 327, Artículo 499.

(444) Ibidem, p.p. 327-328, Artículos 499 y 502.

(445) Ibidem, p. 332, Artículo 514.

- d) Sobre parte proindivisa de un buque, constituida por el propietario con el consentimiento de la mayoría, en cuyo caso el acreedor sólo tendrá derecho a embargar y ejecutar -- dicha parte.(446)

En México toda embarcación puede ser objeto del gravamen hipotecario, sin importar su capacidad de arqueo. Lo mismo -- ocurre en España en donde la condicionante consiste en que -- sean buques mercantes. Debe observarse que tanto en España, -- Argentina y en México, se puede hipotecar un buque en construcción, con la salvedad de que en España se requiere que esté invertida en ella la tercera parte de la cantidad total del casco.

Respecto a las formalidades en cuanto a la constitución -- de la hipoteca requieren que:

- 1.- Debe hacerse mediante escritura pública.
- 2.- También puede realizarse mediante documento privado autenticado y sólo tendrá efectos respecto a terceros desde -- la fecha de su inscripción en el Registro Nacional de Buques.(447)

El instrumento constitutivo de hipoteca ya se trate de escritura pública o privada debe contener las siguientes menciones: -

- a) Nombres del acreedor y del deudor
- b) Datos de individualización del buque
- c) Naturaleza del contrato
- d) Monto del crédito
- e) Constancia de la presentación de la documentación que acre-

(446) Ibidem, p.p. 328-332, Artículos 500 y 512.

(447) Ibidem, p. 328, Artículo 501.

dita el pago de las remuneraciones jubilatorias al personal afectado al gravar el buque.(448)

Al respecto en nuestro país la única forma en que válidamente se puede constituir una hipoteca naval es por documento-público debidamente registrado.

Tanto en España como en Argentina es viable constituir hipoteca naval mediante escritura privada autenticada. Asimismo, en ambos países se señalan los datos que necesariamente deben incluirse en el contrato hipotecario. Con la indicación que en España no se requieren las constancias del pago por jubilaciones, señalado en Argentina.

En cuanto a la extensión de la hipoteca además del buque y sus accesorios, se extiende por el principio de subrogación-real a los siguientes créditos a favor del buque:

- 1.- Las indemnizaciones originadas por daños materiales al buque.
- 2.- Las contribuciones por avería común.
- 3.- Las indemnizaciones por daños no reparados del buque con motivo de una asistencia y salvamento.
- 4.- La indemnización por seguros de averías no reparadas, sufridas por el buque.(449)

Señalemos que en España la hipoteca sólo se extenderá a la indemnización del seguro si así lo han pactado las partes.- En cambio en México, lo mismo que en Argentina, la indemnización por el seguro siempre será afectada por la hipoteca.

Tanto en México como en España no se prevé que la hipote-

(448) Ibidem, p. 329, Artículo 503.

(449) Ibidem, p.p. 330-331, Artículo 507.

ca por motivo de una subrogación real se extienda a los créditos enumerados en los 3 primeros incisos enlistados anteriormente.

En Argentina al igual que en México, el flete será afectado a la hipoteca si así se pacta entre las partes. En lo referente a los intereses por causa del crédito, en Argentina la hipoteca se extenderá a los de los últimos años, situación similar a lo dispuesto en España.(450)

En México la hipoteca se extenderá sólo a la última anualidad de intereses.

Tendrán capacidad para constituir hipoteca naval en Argentina, según dispone el Artículo 499 de la Ley de Navegación: - el propietario; el Artículo 500 faculta al copropietario sobre su parte indivisa con el consentimiento de la mayoría; y según el Artículo 506 del mismo numeral, también podrá hipotecar un mandatario debidamente autorizado, además del capitán con autorización judicial.(451)

En cuanto a este punto en México únicamente puede hipotecar el propietario de un buque así como un mandatario con el poder suficiente para ello, mismo que podría ser el armador.

El derecho "*rei persecutorio*" en favor del acreedor hipotecario, es una característica de la hipoteca que es contemplada en Argentina, España y México.(452) Con la salvedad de que en Argentina este derecho se extingue a los 3 años contados a partir de la fecha de inscripción de la hipoteca.

En España y México, el derecho de persecución existe durante todo el tiempo en que tenga vigencia la obligación hipotecaria.

(450) Ibidem, p.p. 331-332, Artículos 508 y 510.

(451) Ibidem, p.p. 327, 328 y 330, Artículos 499, 500 y 506.

(452) Ibidem, p. 331, Artículo 509.

tecaría.

En lo que respecta a los privilegios marítimos, la legislación argentina en el Artículo 476 de la Ley de la Navegación--contempla 13 privilegios marítimos, incluida entre ellos a la hipoteca naval situada en el séptimo lugar de preferencia, situada inmediatamente después de los créditos privilegiados de primer orden que se enumeran a continuación:

- 1.- Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores.
- 2.- Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste. Es pertinente señalar que este tipo de privilegio tanto en Argentina como en España ocupan el segundo lugar de preferencia mientras que en México tiene el primer lugar de prelación.
- 3.- Los derechos e impuestos derivados de la explotación comercial del buque.
- 4.- Los créditos por muerte o lesiones corporales con relación directa a la explotación del buque.
- 5.- Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario o el armador provenientes de la navegación del buque.
- 6.- Los créditos por asistencia y salvamento, averías gruesas y remoción de restos náufragos.

La hipoteca por disposición directa del mismo Artículo se situará después de los 6 privilegios de primer orden ya enumerados y con preferencia a los privilegios de segundo orden, --por lo que jurídicamente la hipoteca ocupa el séptimo lugar entre los créditos privilegiados.

Los créditos de segundo orden son:

- 8.- Los créditos por averías gruesas a las cosas cargadas y --equipaje.
- 9.- Los créditos originados por contratos de locación o fletamento.

- 10.- Los créditos por suministros a un buque para conservarlo o explotarlo.
- 11.- Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque.
- 12.- Los créditos por desembolsos del capitán y los efectuados por los cargadores.
- 13.- El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos años.-- (453)

En España la hipoteca naval ocupa el sexto lugar de preferencia, con la reserva de que si existen otros créditos privilegiados y éstos cumplen con determinadas condicionantes ésta pasará a ocupar el séptimo, octavo o noveno lugar de prelación dependiendo de la existencia de sus créditos.

En Argentina ocupa el séptimo lugar de privilegio, mientras que en México, la hipoteca ha dejado de ser considerada como privilegio, pasando a ser un crédito con garantía real si tuado en el octavo lugar de prelación, con la particularidad de que recobrará su carácter privilegiado y en primer lugar de prelación si se otorga una fianza que garantice a los créditos privilegiados que le anteceden.

Tratándose de buques en construcción la hipoteca naval se colocará inmediatamente después de los créditos previstos por el Artículo 490 y son:

- 1.- Los gastos de justicia hechos en interés de los acreedores para la conservación de la obra.
- 2.- Los créditos del constructor, siempre que se haya inscrito el contrato en el Registro Nacional de Buques.(454)

(453) Ibidem, p.p. 319-320, Artículo 476.

(454) Ibidem, p. 325, Artículo 490.

Lo anterior obedece a la sencilla razón de que un buque - en construcción no puede generar los créditos privilegiados, - consecuencia de la navegación efectiva. En este aspecto tanto en España como en México no se señala nada al respecto.

Por último, debemos anotar que las disposiciones del Código Civil Argentino se aplicarán subsidiariamente a la hipoteca naval en cuanto no se encuentren en contradicción con lo dispuesto en la Ley de Navegación, (455) situación similar que se presenta en nuestro país.

4.- Labor Realizada por la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y por la Organización Marítima Internacional (OMI), en Materia de Privilegios Marítimos e Hipotecas Navales

No sólo el Comité Marítimo Internacional (CMI) a través de sus Convenios de 1926 y 1967, que a nivel internacional buscan unificar a los privilegios e hipotecas marítimas; se ha preocupado por la materia, sino que también y muy recientemente, la Organización de las Naciones Unidas (ONU) por medio de sus Organismos Especializados, como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD) y la Organización Marítima Internacional (OMI) han venido realizando en forma conjunta reuniones a nivel internacional sobre la materia. Es necesario al respecto del trabajo conjunto realizado por la OMI-UNCTAD, vertir el siguiente comentario:

La OMI tiene como finalidad fundamental, lograr por medio de Convenios Internacionales la seguridad en la navegación marítima y la conservación del medio marino en la cual ésta se desarrolla.

(455) Ibidem, p. 332, Artículo 513.

Por su parte la UNCTAD tiene por objeto el análisis y estudio de temas comerciales y financieros.

Si bien la conjunción en el trabajo se debió a que el tema de privilegios e hipotecas navales fue puesto en el programa de labores de ambos organismos, mediante el acuerdo de las Secretarías Generales de la OMI y de la UNCTAD; con la finalidad de evitar la duplicación en el trabajo y facilitar la cooperación efectiva entre los dos organismos.

Se originaron las siguientes situaciones:

En primera instancia, la OMI está interviniendo en el estudio de temas típicamente financieros que por lógica corresponden a la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD.

"En el segundo caso, los privilegios marítimos y la hipoteca naval, absurdamente se separaron los dos aspectos, dejando el examen de los privilegios marítimos a la OMI y lo de la hipoteca naval a la UNCTAD, asegurando que aquellos guardan -- más relación directa con la explotación segura y eficiente del buque, por cuanto permiten proporcionar a éste los servicios y medios necesarios en las condiciones indispensables para la seguridad de la navegación y la explotación eficiente e ininterrumpida de la embarcación".(456)

Recordemos que "un privilegio marítimo no es otra cosa -- que la preferencia en el pago que tiene un acreedor frente a -- otros acreedores marítimos o como lo define Raúl Cervantes Ahumada: "...un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o

(456) Salgado y Salgado, José Eusebio. "La Organización Marítima Internacional". Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales, México. Editado por la UNAM, 1965. En prensa, p. 307.

de inferior graduación".(457)

Por tanto, la división del trabajo resulta poco lógica ya que la hipoteca naval no es otra cosa que un privilegio marítimo.

Y como lo señaló José Eusebio Salgado y Salgado como miembro de la Delegación Mexicana que asistió al Décimo Periodo de sesiones del grupo de trabajo sobre Reglamentación Internacional del Transporte Marítimo.

"No estamos de acuerdo con la división hecha para estudio, separando los privilegios marítimos de las hipotecas marítimas. Ambos aspectos deben analizarse en conjunto para que la labor no pierda uniformidad".(458)

Hasta la fecha se han llevado a cabo dos reuniones auspiciadas por la OMI-UNCTAD del Grupo Internacional Mixto de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval y Cuestiones-
Conexas.

La primera de ellas fue celebrada en la Ciudad de Ginebra del 1 al 12 de diciembre de 1986.(459)

La segunda se llevó a cabo en la Ciudad de Londres del 11 al 15 de mayo de 1987, (460) y la última debe realizarse del 30 de noviembre al 11 de diciembre de 1987 de nueva cuenta en Ginebra, Suiza.

(457) Ibidem, p. 308.

(458) Ibidem, p. 309.

(459) OMI-UNCTAD. Informe de la 1a. Reunión Conjunta OMI-UNCTAD del Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval. Documento LEG/MLM/4. Ginebra, 26 de febrero, 1987, p.1.

(460) OMI-UNCTAD. Informe de la 2a. Reunión Conjunta OMI-UNCTAD del Grupo Intergubernamental de Expertos en Privilegios e Hipoteca Naval. Documento JIGE (II)/3. Londres 28 de mayo, 1987. p. 1.

La creación del Grupo de Expertos en Privilegios e Hipotecas Marítimas, fue acordado por el Grupo de Trabajo sobre Legislación Marítima Internacional de la UNCTAD, dependiente del Consejo de Comercio y Desarrollo de la propia UNCTAD, y por el Consejo de la OMI.(461)

Las sesiones del Grupo de Expertos obedecen a la urgente necesidad de un nuevo sistema normativo, mediante el cual los privilegios e hipotecas marítimas sean limitados y reconocidos a nivel internacional, con la finalidad de estimular el flujo del crédito destinado a la construcción o compra de buques. -- (462)

Es necesario un nuevo sistema que regule de una manera eficaz la materia, ante la inseguridad que actualmente padecen -- tanto los financieros como los peticionarios del crédito marítimo.

La falta de seguridad y concordancia a nivel internacional en cuanto a privilegios e hipotecas navales, importa tanto a los países desarrollados que cuentan con grandes flotas, como a los países en vías de desarrollo, siendo estos últimos -- los que requieren de un financiamiento constante para poder -- conformar y desarrollar sus flotas mercantes.(463)

Los Grupos de Expertos, buscan crear un Convenio Internacional que regule a los privilegios e hipotecas navales, toman do como base de estudio los Convenios de 1926, de 1967 y el Proyecto de Convenio elaborado por el Comité Marítimo Internacional.(464)

De la primera sesión del Grupo de Expertos se llegó a las siguientes consideraciones con relevancia para nuestro estudio.

(461) OMI-UNCTAD, Op. Cit., documento LEG/MLM/4, p. 3.

(462) Idem.

(463) Idem.

(464) OMI-UNCTAD, Op. Cit., documento JIGE (II)/3, p. 9.

El Grupo de Expertos acordó que el problema fundamental-- al que se enfrentaban, era la existencia de una gran cantidad de privilegios marítimos que gozaban de preferencia con relación a la hipoteca naval, y esto constituía el principal impedimento para el adecuado y constante financiamiento naval. -- Siendo necesario el disminuir el número de estos privilegios, para que se active la utilización de la hipoteca naval, ya que éste es el medio más idóneo para la obtención de crédito.(465)

Entre los aspectos puestos a consideración del Grupo de Expertos, se encuentran:

- 1.- Los privilegios marítimos reconocidos internacionalmente.
- 2.- La identificación de las características de los privilegios e hipotecas marítimas, así como su definición.

El Grupo consideró examinar ambas cuestiones de manera -- conjunta, ya que se encuentran relacionadas.

En la mayoría de los Estados participantes su sistema jurídico en cuanto a los privilegios e hipotecas se basan fundamentalmente en:

- a) La Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas relativas a Privilegios e Hipotecas Marítimas, de 1926.
- b) La Convención Internacional del mismo nombre que la anterior, pero de 1967.
- c) En principios que no necesariamente obedecieron a las disposiciones de cualquiera de los dos Convenios anteriores.(466)

Todos estos sistemas legales fueron hechos reconociendo--

(465) OMI-UNCTAD, Op. Cit., documento LEG/MLM/L, p. 12.

(466) Ibidem, p. 13.

ciertos créditos o demandas privilegiadas, que se encuentran--
arriba de algunas otras obligaciones relacionadas con el buque
y los cuales pueden ser ejecutados contra el buque sin impor-
tar en manos de quién se encuentre éste.

A estos créditos se les reconocía la preferencia sobre la
hipoteca que gravaba al buque sobre el cual recafan, pero limi-
tándose su periodo de validez. (467)

Las listas de estos créditos privilegiados, varían en ---
cuanto a su número de país, por lo que la unificación resulta-
evidente.

Ninguno de los sistemas legales de los países asistentes,
establece la definición de privilegio marítimo, sin que esto -
les haya reportado alguna dificultad.

Visto lo anterior, los representantes de los Estados de -
manera conjunta elaboraron una lista de los créditos que consi-
deraron como privilegios, resultando la siguiente:

- 1.- Los créditos a favor del Estado por la realización de la--
venta judicial del buque.
- 2.- Los créditos a favor del Estado por la guarda, custodia y -
mantenimiento del buque vendido judicialmente.
- 3.- Los impuestos por uso de faro; de puerto; de canal, dere--
chos de pilotaje; derechos de tonelaje.
- 4.- Los créditos derivados por un salvamento.
- 5.- Las contribuciones a la avería gruesa.
- 6.- Los créditos por remoción de restos náufragos.
- 7.- Los sueldos debidos al Capitán, a los oficiales y a los de
más miembros de la tripulación.
- 8.- Las contribuciones debidas al Seguro Social.

(467) Idem.

- 9.- Los gastos por la repatriación de la tripulación.
- 10.- Los gastos realizados por el capitán.
- 11.- Las cantidades debidas por préstamo a la gruesa.
- 12.- Los gastos por reparaciones al buque durante el viaje.
- 13.- Los créditos por causa de daños al puerto; por lesiones,-- por daños a la carga y al equipaje; por contaminación por petróleo.(468)

La lista anterior representa de manera provisional, los-- créditos que fueron considerados como privilegios marítimos,-- sin que de manera obligada todos ellos sean preferentes a la - hipoteca, incluso algunos de ellos pueden ser excluidos de la- lista de privilegios.

Tanto el orden y número definitivo de los privilegios, se rá determinado en posteriores discusiones.

- 3.- Al hablarse de la relación entre los privilegios marítimos y la hipoteca naval, la cuestión que revista una gran im- portancia para este trabajo, fue dejada para posteriores - discusiones.
- 4.- También se discutió sobre la prioridad entre las hipotecas y entre los privilegios marítimos.

En este aspecto, los expertos asistentes a la reunión, ex pusieron en base a su legislación nacional el orden de prela- ción entre los privilegios y la hipoteca. Resultando que algu nos países adoptan lo dispuesto por el Artículo 2º del Conve- nio de 1926, en cuanto al orden de prelación entre los privile- gios, y en algunos casos, reconociendo ciertos privilegios adi- cionales. Otros por su parte, reconocen el orden establecido- por el Artículo 4º del Convenio de 1967.(469)

(468) Ibidem, p. 10.

(469) Ibidem, p. 15.

Asimismo, algunos otros países no habían adoptado en su legislación interna, las disposiciones de alguno de los 2 Convenios, conservando una lista de créditos por ellos considerados como privilegios, así como la prioridad de éstos con relación a la hipoteca naval.

De estas listas aportadas por los participantes se observó que en algunos países se reconocían otros créditos no previstos en las Convenciones de 1926 o de 1967, que si bien les confería el carácter de privilegio, su rango de prelación era menor al de la hipoteca.

Se concluyó que en el nuevo Convenio Internacional se debería permitir a los Estados adoptar otros privilegios de aquellos reconocidos por la Convención, siempre y cuando, estos -- otros no fuesen superiores a la hipoteca en su preferencia. -- (470)

De lo anterior, muchas delegaciones expresaron su preocupación, ya que el número de privilegios aumentaría, sin embargo, se acordó que el número de privilegios que tuviesen prioridad sobre la hipoteca debería ser muy limitado, con el objeto de brindar al acreedor hipotecario una mayor protección y seguridad en cuanto a su crédito, alentándose de esta manera el f*in*anciamiento marítimo.(471)

En el mismo informe se incluyen cuestiones sobre las consecuencias de la venta forzosa o judicial en cuanto a las hipotecas, sobre la viabilidad que los privilegios fuesen cubiertos por un seguro, sobre la validez que tiene a nivel internacional la cancelación del registro de una hipoteca, sobre el conflicto de leyes aplicables, sobre la necesidad del registro

(470) Idem.

(471) Idem.

de derechos sobre buques en construcción.

En todas estas cuestiones no se adoptó una postura definitiva, dejándose a discusiones ulteriores, mismas que no representan un interés relevante para nuestro estudio.

En el mismo primer periodo de sesiones, el Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios e Hipotecas Marítimas, se acordó la celebración de una segunda reunión de trabajo del día 11 al 15 de mayo de 1987, en la Ciudad de Londres.

En el segundo periodo de sesiones del Grupo de Expertos, se adoptaron las siguientes consideraciones:

En lo que respecta al rango y efectos de las hipotecas y "mortgages", con relación a los privilegios marítimos, de nueva cuenta quedó pendiente para una discusión posterior, prevaleciendo actualmente lo que al respecto señala la Convención de 1926, toda vez que la Convención de 1967 no ha entrado en vigor.

Al retomarse la cuestión referente a qué créditos deben considerarse como privilegio, y la determinación del rango entre ellos; se llegó al consenso que era deseable estipular en el nuevo Convenio, un limitado número de créditos privilegiados con relación a la hipoteca, y que, el calificativo de privilegiado se atribuya únicamente por fuertes razones de orden social o económico. (472)

Así se llegó a la redacción del Artículo "A", en el cual se enlistaban los créditos privilegiados con relación a la hipoteca:

(472) OMI-UNCTAD. Op. Cit., documento JIGE/II/3. p. 4.

"1.- Cada uno de los siguientes créditos exigibles al propietario, al arrendatario con cesión, al gestor o al armador del buque, estará garantizado por un privilegio marítimo que afecta al buque:

- "i) Los sueldos y otras cantidades debidos al Capitán, a los -
Oficiales y a los demás miembros de la dotación del buque -
en lo que respecta a su empleo abordo del buque (incluidas
las cotizaciones a la seguridad social, que sean pagaderas
en su nombre);
- "ii) Los créditos reclamables por salvamento;
- "iii) Los créditos reclamables por causa de muerte o lesiones-
corporales sobrevenidas en tierra o en el agua y que ten-
gan relación directa con la utilización del buque;
- "iv) Los créditos de origen extracontractual reclamables por--
razón de la pérdida o los daños ocasionados al cargamento,
a los contenedores y a los efectos de los pasajeros trans-
portados a bordo del buque;
- "v) Los créditos reclamables por extracción de restos de nau--
fragio (v. contribución a la avería gruesa);
- "vi) Los derechos de puerto, de canal y de paso por otras vías
navegables, así como los derechos de practicaje;

"El buque no quedará afecto a ningún privilegio marítimo-
en garantía de los créditos enumerados en los apartados iii) y
iv) del párrafo 1 del presente Artículo, que sean consecuencia
o resultado de contaminación por hidrocarburos o de las pro-
piedades radioactivas o de su combinación con las propiedades-
tóxicas, explosivas u otras propiedades peligrosas del combus-
tible nuclear o de los productos o desechos radioactivos".(473)

(473) Idem, p.p. 7-8.

El anterior proyecto del Artículo fue apoyado por la mayoría de las delegaciones participantes, otras preferían la redacción que al respecto presenta el Convenio de 1967.

Del análisis del listado anterior, observamos que el crédito a favor de los trabajadores conservó el primer lugar de prelación, al igual que en el Convenio de 1967.

Los créditos por salvamento con el apoyo y aprobación del Grupo de Expertos elevó su rango de prelación al segundo lugar; la asistencia y el salvamento en el Convenio de 1926 ocupa el tercer sitio de prelación y el quinto lugar en el Convenio de 1967.

Los créditos reclamables por causa de muerte y los créditos de origen extracontractual por pérdidas o daños a un bien, se situaron en el tercero y cuarto lugar de preferencia respectivamente, al igual que en el Convenio de 1967.

En este proyecto se introdujo como privilegio en el quinto lugar de preferencia al crédito originado por extracción de restos náufragos y aquellos originados por avería gruesa. En la sesión de trabajo esta introducción del crédito por recuperación de restos náufragos no fue muy apoyada, incluso, se propuso excluirla de los privilegios, al igual que el crédito derivado por avería gruesa.(474)

La contribución de la avería gruesa no es considerada como privilegio marítimo en el Convenio de 1926, misma que sí lo es en el Convenio de 1967 y la sitúa en el quinto lugar entre los privilegios.

El proyecto del Artículo establece seis créditos privile-

(474) Ibidem, p. 9.

giados en lugar de cinco que enlistan los Convenios de 1926 y 1967.

Siendo el sexto privilegio el crédito a favor del Estado por uso de canal; puerto; práctico; atraque. Y baste considerar que el Grupo de Expertos se mostró complacido con la disminución del rango preferencial de este tipo de créditos, incluso se manejó la posibilidad de excluirlo de los privilegios.

Los créditos a favor del Estado ocupan en el Convenio de 1926 el primer lugar de prelación y en el Convenio de 1967 el segundo.

Si se llegase a elaborar un Convenio Internacional que incluyese de manera íntegra el anterior proyecto de Artículo, la hipoteca naval pasaría del sexto al séptimo lugar de prelación, con lo que el Grupo de Expertos en lugar de favorecer a la hipoteca, la perjudicarían, resultando inútil las reuniones auspiciadas por la OMI-UNCTAD.

Dentro del mismo orden de ideas, si al final de las reuniones de los Expertos se aprueba el Artículo excluyendo a los créditos por extracción de restos náufragos y a los créditos a favor del Estado, la hipoteca se beneficiaría al pasar del sexto al quinto lugar de privilegio, lográndose reducir el número de créditos con preferencia a la hipoteca y situándola en un mejor sitio de prelación, con la observación que este proyecto de Artículo será base para deliberaciones ulteriores.

En el mismo informe, se manejan cuestiones referentes a la inclusión de nuevos privilegios, con carácter secundario a la hipoteca y "mortgages".

En el informe de la segunda sesión, el Grupo de Expertos se manejan cuestiones referentes a derechos de retención, extinción de los privilegios marítimos; y consecuencias de la --

venta judicial del buque, con relación a las hipotecas y "mortgages"; sin que en ellas al igual que en la primera reunión se adopten conclusiones contundentes, que originen propuestas para el proyecto de Convenio.

En la segunda reunión del Grupo Intergubernamental Mixto de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipotecas Navales, se acordó realizar su tercera reunión en la Ciudad de Ginebra del 30 de noviembre al 11 de diciembre de 1987, en el cual se pretende analizar y resolver definitivamente todas aquellas cuestiones dejadas para ulteriores discusiones y dar forma definida al proyecto de Convenio sobre privilegios e hipotecas marítimas.

CONCLUSIONES`

- 1.- La hipoteca naval a nivel internacional se encuentra regulada por dos Convenios Internacionales de Bruselas, para la unificación de ciertas referentes a Privilegios e Hipotecas Marítimas, el primero de 1926 que será derogado por el segundo de 1967, aun cuando éste no entra todavía en vigor.
- 2.- La finalidad de los convenios era reducir el número de los privilegios marítimos que tenían preferencia sobre la hipoteca, estableciendo internacionalmente una lista de ellos, así como el brindar una mayor seguridad para el acreedor hipotecario y reconocer la validez y efectos de la hipoteca que se constituyera sobre un buque en cualquier país -- signatario, siempre que aquella hubiera tenido la suficiente publicidad.
- 3.- La hipoteca naval es considerada a nivel internacional como un privilegio marítimo, colocándola en el sexto lugar de prelación.
- 4.- El Convenio Internacional de Bruselas para la Unificación de ciertas Reglas referentes a Privilegios e Hipotecas Marítimas de 1926, no fue ratificado por México, ya que establecía los derechos de los trabajadores en segundo lugar de preferencia.

Respecto al Convenio del mismo nombre, pero de 1967, México no lo ha firmado, ni ratificado. Este Convenio entrará en vigor a los tres meses contados a partir de la fecha -- del depósito del quinto instrumento de ratificación.

- 5.- En España la hipoteca naval se encuentra regulada por una ley específica y es la Ley Hipotecaria Naval Española de 1983, aún vigente con ciertas modificaciones.

- 6.- La Ley Hipotecaria Naval Española reglamenta la hipoteca-- incluso en el aspecto procedimental.

Asimismo, considera a la hipoteca como un privilegio marf-- timo, y la ubica dentro de ellos en el sexto lugar de pre-- ferencia, con la posibilidad de que descienda a séptimo, -- octavo o noveno lugar de preferencia, dependiendo de que-- existan otros créditos privilegiados y cumplan ciertos re-- quisitos.

- 7.- En España sólo los buques mercantes podrán ser objeto del-- gravamen hipotecario; respecto a los buques en construcción éstos sólo se podrán gravar cuando se haya invertido la -- tercera parte del valor total del casco.

Además, sólo para los efectos de la hipoteca naval, el bu-- que será considerado como bien inmueble.

- 8.- Argentina al igual que México y a diferencia de España, no posee una ley hipotecaria naval.

Las disposiciones generales de la hipoteca naval, se mane-- jan dentro de la Ley de la Navegación Argentina, remitién-- dose a la legislación común para la reglamentación en par-- ticular.

- 9.- En Argentina la hipoteca naval se encuentra situada en el-- séptimo lugar de prelación entre los trece privilegios ma-- ríftimos, que contempla esta legislación.
- 10.- La hipoteca naval en Argentina sólo procede para los bu-- ques cuya capacidad de arqueado sea mayor de 10 toneladas, - los menores de este tonelaje sólo serán objeto de prenda.
- 11.- En lo referente a los buques en construcción, sólo existen dos privilegios sobre el del acreedor hipotecario.

Lo anterior obedece a que un buque en construcción no puede generar privilegios marítimos, mismos que necesariamente se generan de la efectiva navegación del buque, mientras que en España y México no se contempla tal situación.

- 12.- Ni en los Convenios internacionales ni en las legislaciones de Argentina y de España se cuestiona el carácter privilegiado de la hipoteca, y mucho menos se condiciona al otorgamiento de una fianza.
- 13.- México al igual que el Convenio Internacional de 1967, sitúan el derecho de los trabajadores como privilegio marítimo en el primer lugar de preferencia, mientras que España y Argentina lo sitúan en el segundo lugar.
- 14.- Todo lo acordado en las dos sesiones de trabajo del Grupo de Expertos se tomará como base para la redacción de un nuevo Convenio Internacional sobre privilegios e hipotecas navales.
- 15.- El interés demostrado por la OMI y por la UNCTAD por la hipoteca y los privilegios marítimos refleja la importancia que esta institución jurídica representa para el Derecho Marítimo y en especial para el desarrollo de las flotas mercantes.
- 16.- En las dos reuniones de la OMI-UNCTAD la cuestión sobre el rango de privilegio que debe ocupar la hipoteca dentro de los créditos privilegiados navales ha sido en ambos casos dejada pendiente.

Dicha cuestión es fundamental para nuestro trabajo, toda vez que cuando sea discutida a nivel internacional se probará si el sistema que propone México y que actualmente se encuentra en vigor, es prácticamente eficaz y acertado. Con todas las fallas que en él adolecen.

- 17.- Es contundente que la hipoteca nával requiere a nivel internacional de manera urgente una mejor posición dentro de los créditos privilegiados para que de esta manera se brinde una mayor seguridad al acreedor hipotecario; así como lo es la reducción de los privilegios que gozan de prioridad sobre la hipoteca y su unificación a nivel internacional.

- 18.- La disminución en el número de privilegios brindaría una mayor seguridad al acreedor hipotecario, en consecuencia se alentaría el uso de la hipoteca marítima, y por ende el crédito marítimo se manifestaría de manera constante y adecuada, repercutiendo directamente en el desarrollo de las flotas mercantes y en particular en las de los países en vías de desarrollo.

- 19.- Es cuestionable que la OMI intervenga en aspectos económicos y financieros concernientes a la UNCTAD, así como también lo es que los privilegios marítimos y la hipoteca naval hayan sido separados para objeto de su estudio, como 2 instituciones distintas.

CONCLUSIONES GENERALES

La institución jurídica denominada hipoteca, surgió en el Derecho Griego como una garantía real sobre bienes inmuebles.

En Roma, la hipoteca alcanza su mayor desarrollo, pues deja de ser una garantía real para pasar a ser un derecho real de garantía a favor del acreedor y oponible a terceros. La cual podía recaer sobre cualquier bien mueble o inmueble que se encontrase en el comercio; pero con la deficiencia de ser general y clandestina, al no exigirse su registro y publicidad.

En el Derecho Civil vigente la hipoteca, pese a ser considerada por el Código Civil como una garantía real, debe ser considerada como un derecho real de garantía que se constituye sobre bienes determinados generalmente inmuebles enajenables, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer al dueño del bien gravado y que otorga a su titular los derechos de persecución de venta y de preferencia en el pago para el caso de incumplimiento de la obligación.

Respecto al concepto de hipoteca naval, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos no la define, y para tal efecto podemos válidamente tomar como base la anterior, con la adecuación de que el bien sobre el cual recae el gravamen es el buque.

Un privilegio marítimo es un derecho real sobre el buque, surgido por obligaciones del armador, contraídas para lograr o mantener la efectiva navegación del buque, y que otorga a su acreedor la preferencia en el pago sobre cualquier otro acreedor ordinario.

En el caso particular de la hipoteca naval si bien ésta es un privilegio marítimo, la finalidad por la que se originó puede o no obedecer a la efectiva navegación del buque, lo que sí es innegable es que tiende directamente a conservar y desarrollar el negocio marítimo.

En nuestro país la Ley de Navegación y Comercio Marítimos permite que se otorgue en garantía hipotecaria, cualquier buque, baste que sea considerado como tal, sin hacer distinción en cuanto a sus características físicas o de tráfico. Recorde mos que el buque es toda construcción destinada al transporte por agua aun cuando sea con fines de remolque, pesca, deporte u otro fin.

La hipoteca naval en nuestro país, antes de la reforma de diciembre de 1982, era considerada como privilegio marítimo al igual que en otras legislaciones y Convenios Internacionales, situándola el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el 7º lugar de prelación.

A partir de la citada reforma, el 29 de Diciembre de 1982, la hipoteca fue excluida de los privilegios marítimos con la pretendida finalidad de darle un tratamiento específico dentro de la propia Ley y con el objeto de no confrontarla con los demás privilegios al momento del pago, brindándole mayor protección al acreedor hipotecario con respecto al cobro de su crédito y así contribuir a la mayor utilización de la hipoteca naval como el medio de obtención del crédito marítimo, siendo este último indispensable para el desarrollo de la flota mexicana.

Pero lo que en realidad se obtuvo fue situar a la hipoteca naval fuera de los 7 privilegios marítimos que enumera el Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dejándola en el octavo lugar de prelación y con el carácter de un simple crédito ordinario con garantía real y condicionando su carácter privilegiado al otorgamiento de una fianza, cuya finalidad es la de garantizar en su monto los demás créditos privilegiados para que la hipoteca sea pagada en el primer lugar de prelación.

Olvidándose que por disposición constitucional y de la --

Ley Federal del Trabajo, los créditos derivados de las relaciones laborales serán preferentes a cualquier otro crédito sea ordinario o privilegiado, además que el derecho de los trabajadores es irrenunciable, imprescriptible, inalienable e inembargable.

Por lo que, la hipoteca naval, pese a haber sido otorgada la fianza, jurídicamente nunca podrá ser pagada en el primer lugar de preferencia.

Respecto a la fianza, existen ciertas particularidades:

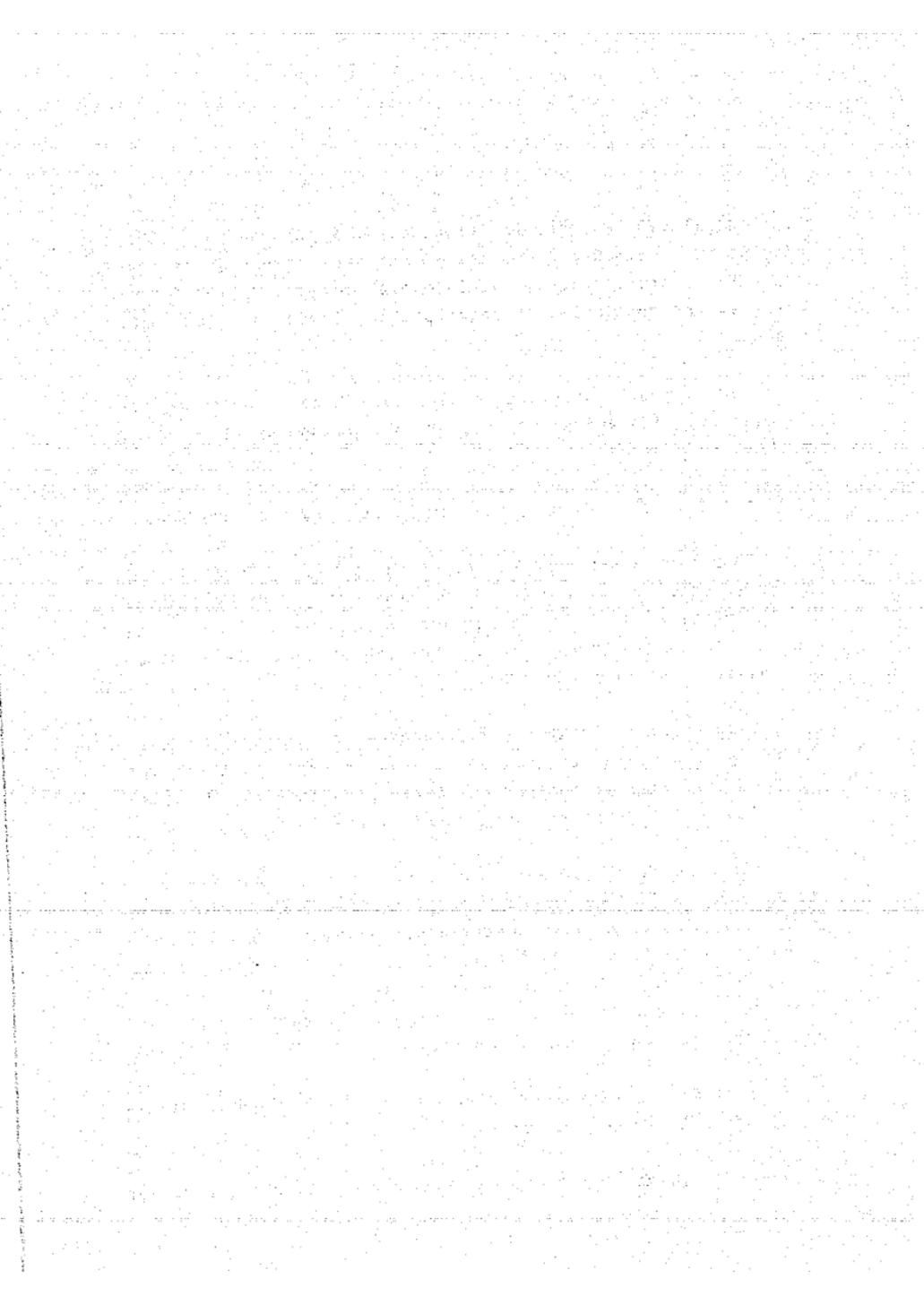
En primer lugar nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos es omisa en determinar quién debe otorgar dicha fianza. En la práctica es el propio acreedor hipotecario el que lo hace, con la incongruencia de que para cobrar el acreedor deberá garantizar a su propio deudor.

Y en segundo término la fianza debe ser necesariamente fijada y autorizada por tres Secretarías de Estado: Secretaría de Comunicaciones y Transportes, Secretaría de Hacienda y Crédito Público y Secretaría del Trabajo y Previsión Social.

Sin embargo, lo anterior no es observado ya que únicamente en forma unilateral es la Dirección General de Marina Mercante, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, es la que fija y autoriza la fianza sin darle parte a las otras Secretarías, lo anterior en pro de una simplificación administrativa, con lo que jurídicamente dicha autorización se encuentra viciada de nulidad relativa.

En la misma reforma se establece como sanción del incumplimiento del deudor dos cosas:

a) Hacer efectiva la fianza, en notorio perjuicio del acreedor.



b) La dimisión de la bandera del buque, la cual sólo ocurre -- cuando falta un requisito para conservar la nacionalidad -- del mismo, por lo que un simple incumplimiento del contrato origina que México pierda definitiva o temporalmente un buque de su flota.

De lo anterior se colige que la multicitada reforma propuesta por la propia Dirección General de Marina Mercante una vez expuestas las contradicciones y posibles consecuencias que origina, resulta totalmente opuesta al espíritu que la motivó.

Es pertinente señalar que en la propia Dirección General de Marina Mercante se tiene la convicción de que la reforma -- cumple con todo lo que de ella se esperaba, toda vez que la -- flota pesquera mexicana se encuentra hipotecada casi en su totalidad, así como todos los buques mercantes inscritos en las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional, demostrándonos que la hipoteca naval sí es utilizada como el medio idóneo para obtener el crédito marítimo, sin embargo, desconocen las consecuencias que se presentarían en el caso de incumplimiento y al momento de poner en funcionamiento el sistema por ella propuesto.

Así, también en la propia dependencia, consideran que este sistema es novedoso y revolucionario, ya que se ha logrado colocar a la hipoteca en el primer lugar de prelación entre los privilegios marítimos y sin que éstos se afecten, logro que en ningún otro país se ha alcanzado. Olvidándose que este sistema tal y como se plantea no puede operar en México.

La hipoteca naval a nivel internacional se encuentra regulada por dos convenios internacionales emanados del Comité Marítimo Internacional firmados en la ciudad de Bruselas y denominados: Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas. El primero de 1926, aún en vigor, que será derogado por el de ---

1967 cuando éste entre en vigor.

La finalidad de estos Convenios era reducir el número de privilegios marítimos que tenían preferencia sobre la hipoteca, con el objeto de otorgarle a la hipoteca un mejor rango de prelación entre los privilegios que brindase una mayor seguridad al acreedor. Así también se buscaba con estos Convenios la --- unificación internacional respecto al número de privilegios marítimos y el orden que éstos deben guardar.

Aclaremos que el Convenio de 1926 no fue ratificado por México, por la razón de que el mismo situaba el derecho de los trabajadores en el segundo lugar de privilegio y que por disposición de nuestra Carta Magna tal situación no era aceptable lo que nos reafirma la contradicción en la que se incurre con la reforma.

Con relación al Convenio de 1967, éste coloca el derecho de los trabajadores en el primer lugar de prelación dentro de los privilegios marítimos, lo que concuerda con nuestra legislación lo cual puede originar que México sea parte firmante del mismo.

En ambos Convenios el carácter de privilegio marítimo que tiene la hipoteca naval no es cuestionado y le confieren el--- sexto lugar entre los créditos privilegiados.

Respecto al derecho comparado vemos que en España la hipoteca naval recibe un trato específico dentro de su legislación, ya que cuenta con la Ley Hipotecaria Naval Española de 1893,--- misma que la regula hasta su aspecto procedimental.

En España, la hipoteca naval se sitúa en el 6° lugar dentro de los privilegios marítimos, con la característica de que descenderá en prelación dependiendo de la existencia de ciertos créditos privilegiados pudiendo llegar al 9° lugar.

En Argentina, la hipoteca naval, a diferencia de España, no cuenta con una ley específica, y la misma se encuentra regulada dentro de la Ley de la Navegación Argentina, en la que se incluyen sólo aspectos específicos remitiéndonos al Código Civil en cuanto a su regulación general. Situación que se presupone en la Legislación de México, pues no se dice nada al respecto.

En la legislación argentina se incluye a la hipoteca naval dentro de los privilegios marítimos en el 7º lugar después de los 6 créditos privilegiados de primer orden y antes de los de segundo orden.

Además, este país ha tenido el cuidado de incluir en su legislación los privilegios marítimos que recaen sobre un buque hipotecado que se encuentra en construcción, pues sólo existen dos privilegios sobre el del acreedor hipotecario, esto obedece a la lógica razón de que un buque en construcción no puede generar los privilegios marítimos que surgen de su efectiva navegación.

Dada la importancia económica que representa esta figura del Derecho Marítimo, no sólo ha sido objeto de estudio por el Comité Marítimo Internacional, sino que también la propia Organización de las Naciones Unidas a través de sus organismos especializados: Organización Marítima Internacional (OMI) y la Conferencia de las Naciones Unidas para el Comercio y Desarrollo (UNCTAD) se han avocado al estudio de ella.

Si bien es plausible que el tema de la hipoteca naval y de los privilegios marítimos sea estudiado por estos dos organismos especializados, es criticable las siguientes situaciones:

Primero, el hecho de que la OMI, cuya finalidad es lograr la seguridad de la navegación y la conservación del medio marino, intervenga en el estudio de un tema indudablemente económico y financiero, que por lógica pertenece a la UNCTAD y es es-

te organismo, el que deba realizar el estudio.

Segundo, el de la ilógica división del tema que se realizó para lograr este estudio, confiriéndose a la OMI lo concerniente a los privilegios marítimos y a la UNCTAD lo referente a la hipoteca, lo que conlleva a una falta de uniformidad en el estudio, siendo lo más viable que el tema se maneje sin tal división.

El Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas formado por la OMI y la UNCTAD -- han tomado como base de estudio el proyecto de Convenio Internacional realizado por el Comité Marítimo Internacional y que a su vez se ha obtenido del Convenio de 1967.

La principal finalidad de la OMI-UNCTAD es lograr un Convenio Internacional sobre los Privilegios e Hipotecas Marítimas, en el cual se reduzcan al mínimo el número de créditos -- privilegiados que tienen preferencia a la hipoteca y con él, -- se logre la uniformidad internacional en la materia.

Hasta la fecha, se han realizado dos reuniones de grupos de expertos bajo los auspicios de la OMI-UNCTAD, sin que en -- ellas se haya logrado un acuerdo sobre el lugar de prelación -- que debe ocupar la hipoteca dentro de los privilegios, así como el número de los mismos; reservándose el tema para discusiones posteriores.

Para los días del 30 de noviembre al 11 de diciembre de -- 1987 se llevará a cabo la Tercera Reunión del Grupo de Expertos en Ginebra, Suiza; y en la cual se espera sea discutido y acordado el tema sobre el lugar que debe ocupar la hipoteca entre los créditos privilegiados. Hay que señalar que México ha expuesto el sistema que ha adoptado con relación a la hipoteca, como una solución viable pero éste ha sido muy cuestionado en las reuniones.

PROPUESTAS.

PROPUESTAS

Después del análisis del sistema adoptado por nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos respecto de la hipoteca naval, concluimos que éste, tal y como se plantea, jurídicamente no puede ser aplicable en virtud de que el derecho de los trabajadores tiene preeminencia sobre cualquier otro crédito.

Sin embargo, el sistema mexicano de la hipoteca naval puede ser aplicado en otro país en el cual no se confiera preferencia absoluta al derecho de los trabajadores. Pero no obstante, existe el inconveniente de que una fianza debe estar poniéndose al día para que garantice debidamente los créditos -- privilegiados, y en los países en los que existen deslizamientos de sus monedas, resultaría demasiado oneroso, pues generalmente las fianzas se contratan en dólares.

Si bien el problema de la hipoteca naval en México se encuentra latente, toda vez que no se ha presentado un incumplimiento que pruebe la eficacia del sistema adoptado, para resolver y evitar todos los problemas que se manifestarían, aquí ya señalados, proponemos:

1.- En base al Artículo 149 del Código Fiscal de la Federación que a la letra dice:

"Art. 149.- El fisco federal tendrá preferencia para recibir el pago de créditos provenientes de ingresos que la Federación debió percibir, con excepción de adeudos garantizados con prenda o hipoteca, de alimentos, de salarios o de sueldos devengados en el último año o de indemnizaciones a los trabajadores, de acuerdo con la Ley Federal del Trabajo.

"Para que sea aplicable la excepción a que se refiere el párrafo anterior, será requisito indispensable que con anterioridad a la fecha en que surta efectos la notificación del crédito fiscal las garantías se hayan inscrito en el Registro Público que corresponda y respecto de los adeudos -- para alimentos, se haya presentado la demanda ante las autoridades competentes.

"La vigencia y exigibilidad cuya preferencia se invoque,-- deberá comprobarse en forma fehaciente al hacerse valer el recurso administrativo".(1)

Con lo anterior, el texto del Artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos válidamente puede quedar de la siguiente manera:

Art. 116.- Tendrán privilegio sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:

- I. Los créditos derivados de las relaciones laborales.
- II. Las hipotecas debidamente inscritas en el Registro--Público Marítimo Nacional.
- III. Los créditos a favor del fisco relativos al buque o su navegación.
- IV. Los gastos de asistencia y salvamento.
- V. La cuota que le corresponda en las averfas gruesas o comunes.
- VI. Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos.
- VII. Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje.
- VIII. Las primas del seguro.

Con lo anterior, de una manera práctica y eficaz se terminaría con los problemas que implica el otorgamiento de la fianza, su autorización, y su ejecución en perjuicio del acreedor; así como la controversia en relación a la preferencia del derecho de los trabajadores.

Al mismo tiempo, se le daría la mayor seguridad jurídica--

(1) Código Fiscal de la Federación y su Reglamento. México, Editorial PAC, S.A., 1986, p. 110, Artículo 149.

mente posible al acreedor hipotecario en cuanto a la recuperación de su crédito, y económicamente le resultaría menos oneroso, lo que redundaría en un mayor otorgamiento -- del crédito marítimo y por ende, en un mayor desarrollo de nuestra flota mercante.

- 2.- También proponemos que sea modificado el Capítulo III Bis del Título Primero del Libro Tercero de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la siguiente forma:

CAPITULO III BIS

De la hipoteca marítima

ART. 121.- Toda embarcación puede ser objeto de privilegio marítimo por medio de la constitución de una hipoteca nával que comprende sus pertenencias y accesorios.

ART. 122.- La hipoteca se extiende aunque no se exprese:

- I.- A las mejoras de la embarcación.
- II.- A los objetos muebles incorporados permanentemente a la embarcación.
- III.- A la última anualidad de intereses.
- IV.- En caso de avería o naufragio de la embarcación, a la indemnización por los daños o averías y a los créditos derivados de gastos de salvamento e indemnizaciones de seguros.

ART. 123.- La hipoteca no se extenderá al flete, salvo -- convenio en contrario.

ART. 124.- La hipoteca marítima deberá constituirse en escritura pública, se anotará en la matrícula de la embarcación y se inscribirá con todos los datos de la misma en el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se asentará-

la prelación respecto de otras hipotecas y privilegios marítimos. Al término del contrato se harán las anotaciones correspondientes en dicho Registro.

ART. 125.- La hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen. Las cédulas se emitirán con intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación de las autoridades competentes.

ART. 126.- La acción hipotecaria prescribirá en tres años a partir del vencimiento del crédito que garantiza.

ART. 126-A.- Para todos aquellos aspectos en los cuales no exista contradicción con lo aquí dispuesto en torno a la hipoteca naval, serán aplicables las disposiciones del Código Civil.

ART. 126-B.- (Derogado).

ART. 126-C.- (Derogado).

Con la derogación de los anteriores artículos se evitaría el excesivo burocratismo a que es sometida la hipoteca; se eliminaría la sanción que por el incumplimiento del deudor hipotecario origina que México por este simple hecho pierda temporal o definitivamente un buque de su flota.

3.- Por último, creemos que es pertinente se hagan los estudios necesarios que nos lleven a la elaboración de una Ley Hipotecaria Naval Mexicana.

BIBLIOGRAFIA

LIBROS:

Aguilar Carbajal, Leopoldo.

Contratos Civiles. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981, --
Tercera Edición.

Ascoli, Próspero.

Del Comercio Marítimo y de la Navegación. Buenos Aires, Edi-
torial Bosch, 1953, Tomo I.

Blas Simone, Osvaldo.

Privilegios Marítimos. Buenos Aires, Ediciones Novum Forum,
1982.

Bonnecase, Julien.

Tratado de Derecho Comercial Marítimo. París. Editorial Re-
cuel Sirey, 1923.

Brunetti, Antonio.

Manual del Derecho de la Navegación Marítima Interna. Ita-
lia, Editorial Pandora, 1947.

Brunetti, Antonio.

Derecho Marítimo Privado Italiano. Barcelona, Editorial --
Bosch, Tomo I, 1947.

Cabo Cayón, Juan Fernando.

Manual de Derecho Marítimo. Bogotá, Editado por la Escuela-
Profesional de Seguros, 1970.

Castresana Herrero, Amelia.

El Préstamo Marítimo Griego y la Pecunia Traiecticia Romana.
Barcelona, Editorial Universidad de Salamanca, 1982.

Castro Zavaleta, Salvador y Muñoz Luis.

55 Años de Jurisprudencia Mexicana. 1917-1971, México, Cár-
denas Editor y Distribuidor, 1972, Tomo II.

Cavazos Flores, Baltasar.

Nueva Ley Federal del Trabajo, Tematizada y Sistematizada.--
México, Editorial Trillas, S.A., Décimo Octava Edición, 1985.

Cervantes Ahumada, Raúl.

Derecho Marítimo. México, Editorial Herrero, S.A., 1984, --
Primera Edición Reformada.

De Cossío y Corral, Alfonso.

Lecciones de Derecho Hipotecario. Barcelona, Editorial Bosch,
1945.

De la Cueva, Mario.

Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. México, Editorial Porrúa,
S.A., 1984, Novena Edición, Tomo I.

- Delgadillo Gutiérrez, Luis Humberto.
Principios de Derecho Tributario. México, Editorial PAC, S. A., 1986.
- De Pina, Rafael.
Elementos de Derecho Civil. Editorial Porrúa, S.A., 1978, - Cuarta Edición.
- Di Pietro, Alfredo.
Gaius Institutas. Buenos Aires, Editorial La plata, 1967, -- Libro II
- Diez Mieres, Alberto.
Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Ciencias-Económicas, 1964, Tomo II.
- Diez Mieres, Alberto.
Tratado de las Averías Gruesas. Buenos Aires, Editorial Casa Jacobo Peuser, S.A., 1941.
- Diors, Armando.
El Digesto de Justiniano. Pamplona, Editorial Aranzandi, -- 1972, Tomo II.
- Domingo Ray, José.
Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1981.
- Domingo Ray, José.
Ley de Navegación Argentina. Buenos Aires, Editorial Abeledo Perrot, 1981.
- Enneccerus, Ludwig. Kipp, Theodor. Wolf, Martin.
Tratado de Derecho Civil. Barcelona, Editorial Bosch, 1971.
- Esquivel Avila, Ramón.
Ponencia de la reforma a la legislación mercantil en Derecho Marítimo. México, 1984, se, sp.
- Fariña, Francisco.
Derecho Comercial Marítimo. Madrid, Departamento Editorial-del Comisariado Marítimo, 1948, Tomo I.
- Floris Margadant, Guillermo.
Derecho Privado Romano. México, Editorial Epoca, S.A., México, 1978, Novena Edición.
- Friocurt, Albert.
Compendio de Derecho Marítimo. París, Editorial Recueil Sirey, 1910.
- García de Valdeavellano, Luis.
Estudios Medievales de Derecho Privado. Sevilla, Publicaciones de la Universidad de Sevilla, 1980.

- García del Corral, Idelfonso.
Cuerpo del Derecho Civil Romano. Barcelona, Ediciones Librería Jurídica, 1985.
- García López, Agustín.
Apuntes del Curso de Contratos. México, Escuela Libre de Derecho, 1972, Tomo II.
- García Maynez, Eduardo.
Introducción al Estudio del Derecho. México, Editorial Porrúa, S.A., 1982, Trigésima Cuarta Edición.
- Garibi Undabarrena, José María.
Derecho Marítimo Práctico. Madrid, Editorial Oficina Central Marítima, 1958.
- Garriges, Joaquín.
Curso de Derecho Mercantil. México, Editorial Porrúa, S.A., 1977, Sexta Edición.
- González Lebrero, Rodolfo.
Manual de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones de Palma, 1979, Tercera Edición.
- Gutiérrez y González, Ernesto.
Derecho de las Obligaciones. Puebla, México, Editorial Cajica, S.A., 1971, Cuarta Edición.
- Hernández Romo, Armando.
Apuntes de la Cátedra de Derecho Romano. Primer Curso. México, Escuela Libre de Derecho, 1969.
- Landaez Otazo, Leoncio.
Derecho Marítimo Venezolano. Caracas, Ediciones del Instituto de Derecho Comparado, Universidad de Carabobo, 1980.
- Lemus García, Raúl.
Anales de Jurisprudencia. México, Suprema Corte de Justicia, Abril-Mayo-Junio 1982, Tomo CXXVII.
- Levy, Ernest.
West Roman Vulgar Law. Filadelfia, Editorial American Philosophical Society, 1951.
- Lozano, José María.
Derecho Hipotecario Comparado. México, Impresiones Jurídicas, 1973.
- M. Salvat, Raymundo.
Tratado de Derecho Civil Argentino. Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, S.A., 1960, Cuarta Edición, Tomo IV.
- Malvagni Attilio.
Curso de Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Ediciones de Palma, 1950, Segunda Edición.

Messineo, Francesco.

Manual de Derecho Civil y Comercial. Buenos Aires, Ediciones Jurídicas Europa-América, 1971, Tomo IV.

Mezzera Alvarez, Rodolfo.

Curso de Derecho Marítimo. Montevideo, Editado por Organización Medina, 1954.

Muñoz, Luis.

Comentarios al Código Civil. México, Cárdenas Editor y Distribuidor, 1974.

Olvera de Luna, Omar.

Manual de Derecho Marítimo. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981.

Pallares, Eduardo.

Tratado de las Acciones Civiles. México, Editorial Porrúa, S.A., 1981, Cuarta Edición.

Pérez Montero Gotusso, Silvia M. y Graciela.

Derecho Marítimo. Ediciones Jurídicas Amalio L. Fernández, 1976.

Petit, Eugene.

Tratado Elemental de Derecho Romano. Editorial Epoca, S.A., México, 1978, Novena Edición.

Ripert, Georges.

Compendio de Derecho Marítimo. Buenos Aires, Tipográfica -- Editora Argentina, 1954.

Rojina Villegas, Rafael.

Derecho Civil Mexicano. México, Editorial Porrúa, S.A., --- 1981, Cuarta Edición.

Rojina Villegas, Rafael.

Tratado de Derecho Hipotecario. México, Editorial Porrúa, S.A., 1945.

Sala, Juan.

Ilustración del Derecho Real de España. México, Imprenta de Gerdes Hermanos, 1852, Tomo I.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, México, 1986, -- s.e., s.p.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

"El nuevo concepto del buque". Artículo preparado para el Boletín de la Asociación Española de Derecho Marítimo en preparación.

Salgado y Salgado, José Eusebio.

"La Organización Marítima Internacional", Anuario Mexicano de Relaciones Internacionales. México, Editado por la UNAM, -- 1985, en prensa.

Sánchez Medal, Ramón.

De los Contratos Civiles. México, Editorial Porrúa, S.A., -- 1973, Segunda Edición.

Sayeg Helú, Jorge.

Historia Constitucional de México. México, Publicaciones -- ENEP Acatlán, 1983.

Scialoja, Antonio.

Corso de Diritto della Navigazione. Roma, Editorial Foro -- Italiano, 1941.

Scialoja, Antonio.

Sistema del Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Bosch, 1950.

Seara Vázquez, Modesto.

Derecho Internacional Público. México, Editorial Porrúa, -- S.A., Décima Edición, 1984.

Ventura Silva, Sabino.

Derecho Romano. Editorial Porrúa, S.A., 1960, Quinta Edición.

Vigier de Torres, Agustín.

Derecho Marítimo. Madrid, Ediciones de la Subsecretaría de Marina Mercante, Tercera Edición, 1977.

LIBROS DE CONSULTA GENERAL:

Cabanellas, Guillermo.

Diccionario de Derecho Usual. Buenos Aires, Editorial Helias, 1974, Octava Edición.

Diccionario Jurídico Mexicano. México, Instituto de Investigaciones Jurídicas UNAM, Editorial Porrúa, S.A., 1985.

Enciclopedia General del Mar. Barcelona, Ediciones Garriga, 1978.

Enciclopedia Jurídica OMEGA. Buenos Aires, Editorial Driskill, 1979.

Escrinche, Joaquín.

Diccionario Razonado de Legislación y Jurisprudencia. México, Cárdenas Editor y Distribuidor, 1979, Novena Edición.

Nueva Enciclopedia Jurídica. Barcelona, Editorial Francisco Seix, S.A., 1972.

Pallares, Eduardo.

Diccionario de Derecho Procesal Civil. México, Editorial Porrúa, S.A., 1963, Cuarta Edición.

DOCUMENTOS:

Atribuciones de la Comisión del Transporte Marítimo. Ginebra, Publicación de las Naciones Unidas, 1966.

Cámara de Diputados.

Diario de los Debates. México, Editado por la Cámara de Diputados, 1981, Año I, Tomo I, No. 41, Noviembre 18.

Comisión Nacional de Fletes Marítimos.

Reglas del York y Amberes. Editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1979, Tercera Edición.

OMI-UNCTAD.

Informe de la 1ª Reunión Conjunta OMI-UNCTAD del Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval. Documento CEG/M2M/4. Ginebra, 26 de Febrero -- 1967.

OMI-UNCTAD.

Informe de la 2ª Reunión Conjunta OMI-UNCTAD del Grupo Mixto Intergubernamental de Expertos en Privilegios e Hipoteca Naval. Documento J16E (11)/3 Londres, 8 de Mayo, 1987.

UNCTAD.

Comisión del Transporte Marítimo, Desarrollo de la Flota -- Mercante. TD/B4/139. Ginebra, Publicación de la ONU, 1980.

UNCTAD.

Financiación en la Adquisición de Buques. Ginebra, Informe de la Secretaría de la UNCTAD, Documento TD/B/C.4/190, 10 de -- Noviembre 1975.

REVISTAS:

Borja Soriano, Manuel.

"La Hipoteca", Revista de Ciencias Sociales y Jurisprudencia. México, Editorial Revista de Ciencias Sociales y Jurisprudencia. Tomo IV, No. 1, Octubre 1926.

González, María del Refugio.

"Génesis y Evolución de la Prenda e Hipoteca del Derecho Romano" Boletín Mexicano de Derecho Comparado, México, Ediciones UNAM, Instituto de Investigaciones Jurídicas, 1981, Número 40, Año XIV, Enero-Abril.

Lessmann Vera, Juan Ignacio.

"La especialidad hipotecaria en el Derecho venezolano" Revista de Derecho Privado. Venezuela, Editorial Revista de Derecho Privado, Abril-Junio, 1984, No. 2, Año. 1.

Molinas, Alberto J. Jr.

"Naturaleza Jurídica de la hipoteca" Revista de Ciencias -- Jurídicas y Sociales. Santa Fe Argentina, Editorial Universidad Nacional del Litoral, Año XXI, 1951, No. 98-99.

Sancho Seral, Luis.

"La Hipoteca" Revista de Derecho Privado. Madrid, Ediciones Revista de Derecho Privado, 1952.

Vallet de Goytisolo, Juan.

"Introducción al estudio de la hipoteca mobiliaria y la --- prenda sin desplazamiento" Revista de Derecho Privado. Madrid, Editorial Revista de Derecho Privado, 1953, Tomo XXXVII.

LEYES Y CODIGOS:

Código Civil para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., Quincuagésima Quinta Edición, 1986.

Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, Trigésima Segunda Edición.

Código Fiscal de la Federación. México, Editorial PAC, 1986.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, Octagésima Primera Edición.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos, Código de Comercio y Leyes Complementarias. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, -- Cuadragésima Quinta Edición.

Ley del Notariado para el Distrito Federal. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, Séptima Edición.

Ley para Promover la Inversión Mexicana y Regular la Inversión Extranjera. Propiedad Industrial, Transferencia de Tecnología e Inversiones Extranjeras. México, Editorial Porrúa, S.A., 1986, Décimo Primera Edición.

Menéndez Menéndez, Aurelio e Iglesias Prada, José Luis.

Código de las Leyes Marítimas. Madrid, Imprenta Nacional -- del Boletín Oficial del Estado, 1980.

Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales. Manual de Legislación Marítima para Capitanes de Puerto. México, Editado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1984, Tomo I, Parte V.

ARTICULOS DE PERIODICO:

Bias Simone, Osvaldo.
"La Asistencia y Salvamento" Periódico La Ley. Buenos Aires,
3 de Noviembre de 1981.

ANEXOS.

FORMA DE LIQUIDACION DE LA AVERIA GRUESA

I. MASA ACREEDORA

U.S. Dls

| | |
|---|------------------|
| a) Echazón de mercancía. Conocimiento No. 1 | \$ 50,000.00 |
| b) Flete de mercancía echada | 3,000.00 |
| c) Daños sufridos por el buque | <u>10,000.00</u> |
| TOTAL MASA ACREEDORA | \$ 63,000.00 |

II. MASA DEUDORA

| | |
|--------------------------------------|------------------|
| a) Valor Buque en estado de avería | \$205,000.00 |
| Daños del buque | 10,000.00 |
| Valor flete | <u>6,500.00</u> |
| | \$221,500.00 |
| b) Valor mercancía conocimiento No.1 | 50,000.00 |
| c) Valor mercancía conocimiento No.2 | <u>60,000.00</u> |
| TOTAL MASA DEUDORA | \$331,500.00 |

III. PORCENTAJE DE CONTRIBUCION

M.A. = 63,000.00 = 0.19 o sea 19%
M.D. 331,500.00

IV. DETERMINACION DE CONTRIBUCION Y SALDO

| | | |
|---|--|------------------|
| a) Buque | | |
| Contribuyente con | | \$ 42,100.00 |
| Recibe (rubros b y c de masa acreedora) | | <u>13,000.00</u> |
| SALDO DEUDOR | | \$ 29,100.00 |
| b) Mercancía | | |
| 1. Conocimiento No. 1 | | |
| Contribuye con | | \$ 9,500.00 |
| Recibe | | <u>50,000.00</u> |
| SALDO ACREEDOR | | \$ 40,500.00 |
| 2. Conocimiento No. 2 | | |
| Contribuye con | | \$ 11,400.00 |
| Recibe | | <u>--</u> |
| SALDO DEUDOR | | \$ 11,400.00 |

Folio 322 Veracruz.

CONTRATO DE HIPOTECA MARITIMA
Vol. 3,611. Número 125-831.

... En la Ciudad de México, a los -
26 días del mes de Diciembre de ---
1985:

Yo, el Licenciado Jesús Castro Figueroa, Notario Público 38 del Distrito Federal, hago constar la HIPOTECA NAVAL PREFERENTE que otorga FLOTA PETROLERA MEXICANA, SOCIEDAD ANONIMA DE CAPITAL VARIABLE, representada por su apoderado señor Licenciado DON JOSE WALTERIO PINEDO RIVAS, una empresa constituida y existente bajo las Leyes de los Estados Unidos Mexicanos (de ahora en adelante denominada como "EL DEUDOR HIPOTECARIO" "EL PROPIETARIO" a favor de BRODOGRADEVNA INDUSTRIJA "ULJANIK", una empresa constituida y existente bajo las leyes de Yugoslavia (de ahora en adelante denominada como "EL ACREEDOR HIPOTECARIO") de acuerdo con las siguientes declaraciones y cláusulas: - - - - -

DECLARACIONES - - - - -

- - - (1).- EL DEUDOR HIPOTECARIO es el PROPIETARIO de la totalidad del BUQUE TANQUE conocido como "ANTONIO-DOVALI-J".- EXCASCO TRES CIENTOS SESENTA Y CINCO (de ahora en adelante denominado como "LA EMBARCACION"), la cual se describe de la siguiente manera: - - - - -
- - - Lugar de Construcción: PULA YUGOESLAVIA. - - - - -
- - - Tipo: BUQUE TANQUE PARA EL TRANSPORTE DE PRODUCTOS DE RIVADOS DE PETROLEO, SOSA CAUSTICA Y PETROLEO. - - - - -
- - - Clasificación: DET NORSKE VERITAS - I A 1 TANKER FOR-OIL PRODUCTS AND CAUSTIC SOSA, INTER, EQ. - - - - -
- - - Año de Construcción: MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y CINCO.
- - - Eslora: CIENTO SETENTA Y SEIS METROS. - - - - -
- - - Manga: TREINTA Y DOS METROS.- - - - -
- - - Colado: ONCE PUNTO DOSCIENTOS TREINTA METROS. - - - - -
- - - Tonelaje de peso muerto: CUARENTA MIL CIENTO CINCUENTA Y SIETE PUNTO SEIS TONELADAS. - - - - -

- - - - Tonelaje de registro bruto: VEINTIDOS MIL SEISCIENTAS VEINTE (R.T.) (INTERNACIONAL). - - - - -

- - - - Tonelaje de registro neto: DOCE MIL NOVECIENTOS OCHENTA Y DOS (R.T.) (INTERNACIONAL). - - - - -

- - - - Velocidad: CATORCE PUNTO TRES NUDOS. - - - - -

- - - - Maquinaria: TIPO ULJANIK BURMEISTER AND WEIN DE SLESESENTA MC DE SIETE MIL SEISCIENTOS CINCUENTA KILOWATS A 111-RPM. - - - - -

- - - - Puerto de Registro: Veracruz, México Bandera: Mexicana. - - - - -

- - - - (2).- El deudor Hipotecario se encuentra en deuda con el acreedor Hipotecario en la cantidad de U.S. \$17,819,000.00 (DIECISIETE MILLONES OCHOCIENTOS DIECINUEVE MIL DOLARES, MONEDA DEL CURSO LEGAL DE LOS ESTADOS UNIDOS DE AMERICA) pagadera en un periodo de doce (12) años posteriores a la fecha de entrega de la embarcación mediante veinticuatro abonos semestrales iguales a la tasa de interés de 8% (OCHO POR CIENTO) ---- anual sobre saldos insolutos según se evidencia y documenta-- mediante veinticuatro letras de cambio (de ahora en adelante-- "LAS LETRAS DE CAMBIO") otorgadas por el deudor Hipotecario a favor del acreedor Hipotecario. - - - - -

- - - - (3).- A fin de Garantizar el cumplimiento de pago de la cantidad garantizada por esta Hipoteca y las letras de cambio junto con los intereses, así como de todas aquellas cantidades que pudieran resultar debidas y pagaderas bajo esta Hipoteca y la observancia y cumplimiento de todos los términos y condiciones de las letras de cambio y de esta Hipoteca el-- Deudor Hipotecario ha otorgado la presente hipoteca naval en primer lugar. - - - - -

- - - - En consideración de lo anterior y de las demás consideraciones el otorgamiento de las cuales es por el presente-- reconocido el deudor Hipotecario por sí y sus sucesores y cesionarios conviene con el acreedor Hipotecario y sus sucesores de pagar las cantidades debidas bajo las letras de cambio ya sea por concepto de capital, interés u otras cantidades en el plazo y forma que más adelante se describe y para el efec-

to de garantizar al acreedor Hipotecario el pago de tales cantidades el deudor Hipotecario Hipoteca a favor del acreedor-- Hipotecario la totalidad de la embarcación de la cual es propietario incluyendo todos sus quirates y aparejos que actualmente se encuentren a bordo o que posteriormente se encuentren a bordo o que posteriormente se pudiera adquirir y colocar a bordo o no. - - - - -

- - - - PRIMERA.- El deudor Hipotecario garantiza que tiene poder y autoridad para hipotecar la embarcación y que la misma está libre de gravámenes. - - - - -

- - - - SEGUNDA.- Las cantidades y fechas de vencimiento de las letras de cambio respectivamente se encuentran debidamente descritas en la tabla que se describe a continuación: - -

NUMERO- - - -ADEUDO- - -CAPITAL- - -INTERES- -ANUALIDAD- - -

AQUI 24 LETRAS DE CAMBIO

- - - - TERCERA.- En virtud de las anteriores declaraciones,-- Flota Petrolera Mexicana, S.A. de C.V. por el presente otorga y constituye a favor de BRODOGRADEVNA INDUSTRIJA ULKANIK una hipoteca naval en primer lugar sobre la embarcación, las partes convienen que la hipoteca aquí constituida permanecerá -- con toda fuerza y efecto en tanto que cualquier parte del capital bajo el contrato de construcción intereses convencionales y moratorios y cualquier otra obligación derivada del contrato de construcción permanezca pendiente de pago. - - - - -

- - - - CUARTA.- a).- La hipoteca constituida en el presente incluye todos los accesorios de la embarcación así como su maquinaria, equipo, instrumentos, anclas, cadenas, botes salvavidas y en general todas las cosas destinadas pertenentemente al servicio de la navegación y su ornamentación, así como todos los fletes incluyendo las utilidades obtenidas por el deudor Hipotecario de la explotación y uso de la embarcación.--- Si la embarcación sufriera daños o se hundiera, esta hipoteca se extenderá a cubrir todas las indemnizaciones provenientes de las pólizas de seguros contratadas. - - - - -

- - - - b).- El deudor Hipotecario requerirá el consentimiento escrito del acreedor hipotecario para cualquier transferen

cia o constitución de cualquier otro gravamen sobre la embarcación, otros que no sean provenientes de salarios de la tripulación y salvamento. - - - - -

- - - - c).- El deudor Hipotecario colocará y mantendrá a bordo de la embarcación, en un lugar visible como en el cuartode derrota y en la cabina del capitán un aviso enmarcado no inferior a 6x9 pulgadas que lea como sigue: - - - - -

- - - - - Aviso de Hipoteca - - - - -

- - - - Esta embarcación es propiedad de Flota Petrolera Mexicana, S.A. de C.V. una empresa mexicana que sujeta a una hipoteca naval a favor de BRODOGRADEVNA INDUSTRIJA "ULJANIK" de Pula Yugoslavia; bajo los términos de dicha hipoteca, ni el propietario fletador, su capitán ni ninguna otra persona tiene el derecho, poder o autoridad para crear incurrir o permitir que se imponga sobre la embarcación, ningún gravamen que no sean los salarios de la tripulación y salvamento. - - - -

- - - - QUINTA.- - - - El deudor Hipotecario mantendrá la embarcación en buenas condiciones y operando a su capacidad normal y llevará a cabo todas las reparaciones necesarias para su mantenimiento en buenas condiciones, de tal manera que califique para la más alta clasificación del DET Orske Veritas o alguna otra sociedad clasificadora similar. - - - - -

- - - - SEXTA.- - - - a).- El deudor Hipotecario por el presente conviene en cumplir con todas las disposiciones legales en vigor a operar la embarcación de conformidad con las restricciones contenidas en las pólizas de seguros que amparan a la embarcación y con todos los contratos internacionales aplicables a la navegación marítima, y deberá para tales propósitos mantener los certificados correspondientes que evidencien el cumplimiento de todos los requerimientos legales. El deudor hipotecario se compromete a no modificar o hacer cualquier mejora considerable a la embarcación sin la autorización por escrito del acreedor hipotecario. - - - - -

- - - - b).- El acreedor Hipotecario tendrá el derecho en cualquier momento de verificar las condiciones de conservación y operación de la nave y el cumplimiento de todas y cada

una de las obligaciones asumidas por el deudor hipotecario en el presente, y designar un interventor, cuyos honorarios serán cubiertos por el deudor hipotecario para que realice las verificaciones a nombre del acreedor hipotecario. - - - - -

- - - -c).- El deudor Hipotecario se compromete a observar y cumplir con todos los requerimientos legales que sean forzosos en el lugar en que se encuentre la nave. - - - - -

- - - -d).- El deudor Hipotecario por el presente se compromete obliga y acuerda con el acreedor Hipotecario en la forma siguiente: - - - - -

- - - - I.- En garantizar de defender el título de deudor hipotecario sobre la embarcación para el beneficio del acreedor hipotecario en contra de cualquier reclamación y/o demanda de cualquier otra persona o corporación cualquiera que ésta sea.

- - - - II.- Tomar todas las acciones necesarias como se requiera para perfeccionar y mantener esta hipoteca naval sobre la embarcación incluyendo todas las modificaciones o remodelaciones mejoras o sustituciones hechas en o para la embarcación de manera que esta hipoteca pueda y se mantenga asimismo como un gravamen sobre la embarcación no sujeta a gravámenes anteriores o preferentes. - - - - -

- - - - III.- La solicitud del acreedor hipotecario y al costo del deudor hipotecario a ejecutar y entregar al acreedor hipotecario cualquier instrumento, escritura o documento que el acreedor hipotecario pudiera solicitar con el objeto de garantizar la hipoteca, la garantía de esta hipoteca y de la misma forma llevar a cabo todos los actos menesteres, y cosas relativas al registro e inscripción de tales instrumentos, escrituras y documentos como el acreedor hipotecario lo requiera. - - - - -

- - - - IV.- No refinanciar, extender, suplementar o de otra forma, cambiar los términos o moneda de pago de las cantidades garantizadas por esta hipoteca naval en favor del acreedor hipotecario. - - - - -

- - - - SEPTIMA.- Esta hipoteca se otorga bajo las estipulaciones del Artículo 92 de la Ley de Vías Generales de Comuni-

cación y los Artículos 1º; 96 párrafo VII; 97; 118; 199; 121; 122; 123; 124; 125; 126 inciso a); 126 inciso b); 126 inciso c), y demás relativos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y bajo las estipulaciones de los Artículos 1º, 2893 y demás relativos al Título Quince de la segunda parte del Libro Cuarto del Código Civil para el Distrito Federal de los Estados Unidos Mexicanos, aplicable en materia federal y además bajo la autorización otorgada por las autoridades marítimas mexicanas a que se hace referencia en las declaraciones de este instrumento y cuyos estatutos y autorizaciones no se inserten ni describen en el presente, en virtud de que el deudor hipotecario manifiesta el conocimiento de todas y cada una de ellas. - - - - -

- - - - OCTAVA.- Si la embarcación fuera expropiada por causas de utilidad pública por autoridades gubernamentales, la compensación obtenida de dicha acción será aplicada al pago de las obligaciones garantizadas por el presente. - - - - -

- - - - NOVENA.- En cualquier gasto o desembolso efectuado para el beneficio o uso de la embarcación será por cuenta exclusiva del deudor hipotecario, como lo serán también todos los impuestos, franquicias y honorarios, incluyendo asimismo los gastos y costas de abogados y Notarios Públicos pagaderos en relación con el contrato de construcción, el pagaré y esta hipoteca, así como todos los registros que se requieren a efecto. - - - - -

- - - - DECIMA.- a) El deudor hipotecario por el presente conviene en mantener debidamente asegurada la embarcación sin costo para el acreedor hipotecario en las cantidades, condiciones y formas aceptables para el acreedor hipotecario y de conformidad con la práctica marítima. El deudor hipotecario dentro de los 10 días siguientes posteriores a la ejecución del presente entregará a el acreedor hipotecario las pólizas de seguro que amparen tales riesgos. El deudor hipotecario pagará todas las primas por la emisión y renovación de dichas pólizas de seguro. Si el deudor hipotecario no ha obtenido la cobertura de seguros dentro del término indicado arriba o

no haya renovado las pólizas de seguro dentro del término de vigencia del presente, entonces el acreedor hipotecario podrá hacerlo y en todo caso la cantidad de tales primas pagadas -- por el acreedor hipotecario serán también garantizadas por el presente y serán pagaderas por el deudor hipotecario a petición del acreedor hipotecario. - - - - -

- - - b).- Dichas pólizas de seguro cubrirán incluyendo sin limitación de riesgos de casco y maquinaria de guerra, en una cantidad igual al valor comercial de la embarcación pero no inferior a 120% del valor agregado del saldo insoluto de los créditos garantizados por esta hipoteca, así como cobertura de seguros en contra de los riesgos de protección e indemnización en cantidades equivalentes al valor de la embarcación, -- tales pólizas serán pagaderas en moneda de curso legal de los Estados Unidos de América. - - - - -

- - - c).- Sujeto a la cláusula de ACREEDOR PREFERENTE, con tenida en las pólizas de seguro que puedan ser convenidas por el ACREEDOR HIPOTECARIO, éste tendrá el derecho de reclamar y demandar para recuperar y descargo de todas cualesquiera reclamación bajo cualquier póliza de seguros cedida o endosada al ACREEDOR HIPOTECARIO en la forma aquí prevista o efectuada por el ACREEDOR HIPOTECARIO, en su nombre o en cualquiera Asociación y pagar a los Corredores la comisión acostumbrada de dicha cobranza respecto de tal reclamación. - - - - -

- - - d).- En el caso de que los propietarios incumplan bajo el presente, el acreedor hipotecario podrá comprometer o referir al arbitraje cualquier reclamación bajo tales pólizas de seguro como se establece arriba o en contra de cualquier Asociación o club o de otra forma negociar con ella bajo los términos que sean razonables bajo las circunstancias, con el objeto de proteger su interés. - - - - -

- - - e).- Cualquier suma recibida por el acreedor hipotecario respecto de tales reclamaciones será distribuida de la siguiente manera después de deducir las comisiones y cualquier costo o cargo legal de otra forma incurrido en la cobranza de tales sumas. - - - - -

- - - - I.- Cualquier suma o cantidad pagadera, respecto de una reclamación por una pérdida total o constructiva o convenida será recibida por el acreedor hipotecario y será aplicada en pago o reducción según sea el caso a cualquier suma o cantidad debida al acreedor hipotecario bajo el presente, y cualquier saldo remanente será pagadero a los propietarios u otras personas con derecho a ello y. - - - - -

- - - - II.- Cualquier suma o cantidad pagadera respecto a una reclamación por cualquier pérdida o daño que no corresponda a una pérdida total o constructiva o convenida a menos que hasta en tanto que los aseguradores hayan recibido aviso del acreedor hipotecario de un incumplimiento por los propietarios, en cuyo caso todas las reclamaciones serán pagadas directamente al acreedor hipotecario hasta la cantidad de su interés hipotecario, serán pagadas de la forma siguiente: - - -

- - - - I.- La reclamación que no exceda de \$300,000.° U.S. dólares, o su equivalente en otra moneda, será liberada directamente para la reparación, salvamento u otros cargos similares o a los propietarios como reembolso si ellos hubieran reparado el daño y pagado todos los gastos de salvamento u otros cargos. - - - - -

- - - - II.- Una reclamación que exceda de \$300,000.° U.S. dólares, será sujeta al consentimiento escrito previo por el acreedor hipotecario, será entregado a los propietarios donde y cuando la embarcación sea puesta en su condición y estado anteriores y la responsabilidad respecto de la cual la pérdida bajo las pólizas de seguro sean pagaderas se descarguen en el entendido de que los aseguradores podrán con dicho consentimiento efectuar el pago, a cuenta de reparaciones en el curso de llevarse a cabo. - - - - -

- - - - f).- En el caso de una pérdida total o constructiva que involucre una pérdida total convenida de embarcación y/o su abandono, o en el caso de requisita de la embarcación por título o uso por cualquier gobierno, o que la embarcación de otra forma sea confiscada, decomisada, tomada, ocupada, capturada o perdida, los pagos correspondientes de seguro de inte-

rés del acreedor hipotecario serán pagadas directamente al --
acreedor hipotecario. - - - - -

- - - - h).- El deudor hipotecario entregará o hará que se en-
tregue al acreedor hipotecario por lo menos cada 12 meses uno
o más reportes detallados expedidos por una firma de corredo-
res de seguros, con respecto de los seguros, sobre la embarca-
ción junto con una opinión de dicha firma indicando que di--
chos seguros son convenientes para la protección del interés-
tanto del deudor hipotecario como del acreedor hipotecario. -

- - - - i).- Todas las pólizas de seguro contendrán una esti-
mulación que indique que el acreedor hipotecario no tendrá --
obligación del pago de ninguna prima y además que cuando me--
nos con 14 días de aviso por escrito deberá ser dado al acree-
dor hipotecario por los corredores o aseguradores en relación
con cualquier cancelación o modificación de cualquier cobertu-
ra del seguro. - - - - -

- - - - El deudor hipotecario entregará o causará que se en-
tregue al acreedor hipotecario información detallada respecto
de las pólizas de seguro en vigor. - - - - -

- - - - j).- El deudor hipotecario inmediatamente comunicará-
al acreedor hipotecario los detalles de cualquier pérdida o -
daño o cualquier otro accidente a la embarcación, que repre--
sente una cantidad superior a \$400,000.º U.S. dólares. - - -

- - - - k).- Si cualquier reclamación o gravamen se impone a-
la embarcación en virtud de cualquier pérdida, daño o gasto--
cubierto por las coberturas de seguro aquí requeridas y resul-
te necesario para el deudor hipotecario obtener una fianza o-
proporcionar una garantfa con el objeto de evitar la deten--
ción u obtener la liberación de la embarcación de dicha deten-
ción en virtud de tal reclamación o gravamen, el acreedor hi-
potecario podrá a su discreción y previa solicitud del deudor
hipotecario dar a dicho individuo, entidad o corporación que-
emite dicha fianza, garantfa u otro arreglo para rescatar o--
liberar de dicha retención a la embarcación los derechos, tí-
tulos e in-ereses del acreedor hipotecario respecto de dichas
coberturas de seguros que amparen tales daños, pérdidas o gas

tos como garantía colateral resultante de cualquier responsabilidad que pudiera sobrevenir por la expedición de dicha fianza, garantía o arreglo. - - - - -

- - - - DECIMA PRIMERA.- En el caso de cualquiera de los siguientes eventos más adelante descritos como "causas de incumplimiento" ocurriere: - - - - -

- - - - a) Falta de pago del capital y/o interés de cualquiera de las letras de cambio cuando y en la forma en que tengan su vencimiento y sean pagaderas y dicho incumplimiento continúe para un periodo de 15 días, o - - - - -

- - - - b).- Si la embarcación se sujeta a algún gravamen cuya suma exceda del 5% del capital y dicho gravamen no sea remediado dentro de los 15 días de haber sido conocido por los propietarios, o - - - - -

- - - - c).- Si la embarcación fuera arrestada o tomada en posesión de enemigos o por gobierno extranjero, o si la embarcación se involucrara en algún tráfico ilegal, o - - - - -

- - - - d).- Si existiera algún incumplimiento en la observancia de cualquiera de las condiciones y garantías requeridas bajo el presente, dicho incumplimiento continuará más de 30 días o los propietarios i) Designarán un interventor de la embarcación o de los propietarios o de una parte total o parcial de los bienes del propietario. ii) No pudieran o admitieran por escrito su imposibilidad de pagar sus deudas a su vencimiento, iii) Hacer una cesión general para beneficio de sus acreedores. iv) Se le declare en quiebra o insolvencia. v)--- presente una solicitud de quiebra o una reorganización o convenio con sus acreedores o se vuelva insolvente o admita serlo o se inicie algún procedimiento de quiebra, insolvencia o reorganización sea adoptado por los propietarios, o - - - - -

- - - - f) Una orden judicial o sentencia sea dada sin la aprobación, solicitud o consentimiento de los propietarios -- por una corte competente la cual apruebe la reorganización o solicitud de reorganización, de los propietarios o se designe a un síndico de la embarcación o del propietario de todo o -- una parte de sus bienes y dicha orden o sentencia continúe -- firme y en vigor por más de 60 días consecutivos. - - - - -

- - - II.- a).- Entonces en cada uno de estos casos el acreedor hipotecario tendrá el derecho de declarar por escrito a los propietarios todas las letras de cambio, pendientes de pago, su pago inmediato y al recibo de tal declaración el total del capital pendiente de pago e interés sobre las letras de cambio a la fecha de dicha declaración será inmediatamente debido y pagadero y llevará un interés a la tasa de interés --- anual del 11%, el acreedor hipotecario tendrá derecho de ejercer todos los derechos y recursos disponibles bajo cualquier ley sujeto a los recursos disponibles al poseedor de cualquier hipoteca naval anterior sobre la embarcación. - - - - - - - - - b).- El deudor hipotecario por el presente otorga al acreedor hipotecario un poder especial e irrevocable autorizándolo en su nombre para cobrar y requerir el pago de los -- fletes provenientes de la explotación del barco así como de las indemnizaciones pagadas al deudor hipotecario provenientes de las pólizas de seguro contratadas; a recibir pagos; afirmar conocimientos de embarque a nombre del deudor hipotecario y a ejercitar cualquier otro poder relacionado con la cobranza de fletes debidos al deudor hipotecario. - - - - - - - - - c).- De acuerdo con el Artículo 2596 del Código Civil para el Distrito Federal y Artículos relativos de los Códigos Civiles de los Estados Unidos Mexicanos, el deudor hipotecario por el presente otorga en favor del acreedor hipotecario un poder general para pleitos y cobranzas de acuerdo con el primer párrafo del Artículo 2554 del Código Civil para el Distrito Federal y Artículos relativos de los Códigos Civiles y en vigor en los diferentes Estados de la República con todos los poderes generales y aun especiales, en virtud de lo anterior el acreedor hipotecario estará autorizado para comparecer ante todo tipo de autoridades ya sean administrativas, judiciales o de otra índole en los Estados Unidos Mexicanos o en el extranjero para ejecutar y entregar la embarcación a -- cualquier comprador en cualquier venta pública o privada y -- transferir la propiedad; para comenzar cualquier acción judicial, contestar demandas y contrademandar; para presentar de-

fensa en cualquier acción iniciada en contra de la embarcación; para pagar cualquier obligación por cuenta del deudor hipotecario; para liberar y descargar cualquier gravamen sobre la embarcación; para cancelar todos los registros de gravámenes en el Registro Público Marítimo Nacional u otra agencia o Registro en el cual dicho gravamen pudiese estar inscrito; para liberar la embarcación de cualquier responsabilidad sea fiscal, legal, administrativa o de otra índole; para presentar cualquier tipo de evidencia; para reconocer firmas y documentos; para impugnar todos aquellos presentados por la oposición; para presentar testigos e interrogarlos; para preparar y responder interrogatorios, interponer remedios incluyendo el juicio de amparo y desistirse del mismo; solicitar subasta y designación de bienes; para comprometerse en árbitros; demandar por daños, y para cualquier otro propósito, dicho apoderado tendrá las facultades de sustitución en todo o en parte. - - - - -

- - - d).- En caso de cualquier incumplimiento el acreedor hipotecario podrá tomar y entrar en posesión de la embarcación en cualquier tiempo y en cualquier lugar en donde ésta pueda encontrarse sin necesidad de instaurar procedimientos legales y si el acreedor hipotecario lo desea podrá sin responsabilidad vender la embarcación en cualquier lugar y en cualquier forma y sujeta a los términos y condiciones que considere convenientes libre de cualquier reclamación por parte del deudor hipotecario ya sea por venta directa o subasta pública y mediante aviso de dicha venta al deudor hipotecario con 30 días de anticipación dirigida a su domicilio; en el caso de venta pública el acreedor hipotecario deberá publicar dicho aviso de venta en los periódicos de circulación general en los Estados Unidos Mexicanos por 30 días renovando dicho aviso cada 10 días y también publicará un aviso similar en un periódico que se publique en el lugar de venta. Si la embarcación se ofrece en venta privada no se requerirá la publicación de tales avisos; cualquier venta podrá ser llevada a cabo en el tiempo y lugar especificado que designe el acreedor hipotecario y podrá demorarla a su conveniencia. El acreedor

hipotecario podrá, sin necesidad de aviso o publicación adicional, llevar a cabo dicha venta en el lugar y el tiempo durante el cual fue propuesta, y dicha venta si así lo considera el acreedor hipotecario podrá llevarse a cabo sin necesidad de llevar la embarcación a dicho lugar y el acreedor hipotecario podrá ser comprador de dicha venta. Cualquier venta de la embarcación ejecutada en cumplimiento de lo anterior, -- ya sea mediante el poder otorgado al acreedor hipotecario o -- mediante procedimiento legal operará para desposeer al deudor hipotecario sus sucesores y cesionarios y todas las personas que reclamen por o a través de ellos de todo derecho, título o interés de cualquier naturaleza. Ningún comprador tendrá -- obligación de cuestionar si se ha dado aviso de la venta o si ha existido alguna causa de incumplimiento o respecto de la -- disposición del producto de la venta. Si el acreedor hipotecario se convierte en comprador él tendrá el derecho (con el objeto de pagar o liquidar la propiedad adquirida) de usar y aplicar el producto neto de dicha venta a cantidades adeudadas al acreedor hipotecario después de deducir los costos y -- gastos de la venta y dicho comprador será acreditado por cuenta del precio de compra, y los productos netos serán aplicados al pago del adeudo garantizado por esta hipoteca. En dicha venta el acreedor hipotecario podrá pujar y adquirir la -- embarcación en venta y una vez cumplimentados los términos -- de la misma podrá entrar en posesión de retener o disponer de dicha propiedad. Los poderes y recursos otorgados al acreedor hipotecario bajo esta hipoteca son acumulativos y adicionales a cualquier otro que exista o que pudiera existir en el futuro bajo cualquier ley aplicable. - - - - -

- - - - f).- Cualquier demora u omisión por el deudor hipotecario en el ejercicio de sus poderes y derechos no se considerará como una renuncia a sus derechos y poderes bajo este contrato. - - - - -

- - - - g).- En caso de incumplimiento la aceptación por el -- acreedor hipotecario de cualquier garantía o pago a cuenta de cualquier incumplimiento pasado, no se considerará como una --

renuncia de cualquier derecho o cualquier causa de incumplimiento futura o pasada la cual no haya sido completamente remediada. - - - - -

- - - - h).- En caso de que el acreedor hipotecario haya procedido a ejecutar cualquier derecho, poder o recurso bajo esta hipoteca mediante el juicio hipotecario o de otra forma, -- y dicho proceso haya sido descontinuado o abandonado por cualquier razón o haya sido adversamente determinado para el ---- acreedor hipotecario, entonces en cada caso tanto el deudor-- hipotecario como el acreedor hipotecario serán devueltos a su posición original junto con todos los derechos estipulados en el presente respecto de la propiedad sujeta a esta hipoteca y todos los derechos, recursos y poderes del acreedor hipotecario continuarán como si dichos procesos no hayan ocurrido. --

- - - - i).- Las utilidades de cualquier venta de la embarcación y las utilidades netas de cualquier fletamento u otro -- uso de la embarcación por el acreedor hipotecario bajo cualquiera de los poderes aquí especificados y todas y cada una-- de las cantidades recibidas por el acreedor hipotecario bajo los términos de esta hipoteca o cualquier procedimiento derivado de la misma, cuya distribución no haya sido específicamente señalada en el presente, será distribuido de la forma-- siguiente: - - - - -

- - - - I.- Al pago de todos los gastos y cargos incluyendo-- los gastos de cualquier venta, los gastos de cualquier retoma, honorarios de abogados, costas de tribunal y cualesquiera --- otros gastos y anticipos hechos o incurridos por el acreedor hipotecario en la protección de sus derechos o el seguimiento de sus recursos conforme al presente. - - - - -

- - - - II.- Al pago de cualesquiera cantidades vencidas y -- adeudos conforme a esta hipoteca incluyendo intereses hasta-- la fecha de dicho pago. - - - - -

- - - - III.- El pago de cualquier remanente será hecho al -- deudor hipotecario o a quien tenga derecho sobre el mismo. --

- - - - DECIMA SEGUNDA.- Hasta que el acreedor hipotecario no haya incumplido en ninguna de sus obligaciones bajo el presen

te o bajo el contrato de construcción al deudor hipotecario -
se le permitirá: - - - - -

- - - a).- Retener y permanecer en el uso y posesión de la
embarcación; y - - - - -

- - - b).- Tendrá el derecho periódicamente a su discreción
y sin solicitud al acreedor hipotecario y sin obtener una li-
beración de ello de disponer libre de gravamen del presente -
de cualesquiera calderas, máquinas, maquinaria, mástiles, pa-
los, velas, aparejos, botes, anclas, cadenas, avfos, mobiliario,
accesorios e equipo del buque que ya no sean útiles subs-
tituyéndolos por nuevos de valor substancialmente igual o ma-
yor, al deudor hipotecario que inmediatamente estará sujeto a
gravamen de esta hipoteca como una hipoteca en primer lugar--
sobre los mismos. - - - - -

- - - DECIMA TERCERA.- a).- El deudor hipotecario por el --
presente conviene en ejecutar todos los actos necesarios para
la conservación de título de propiedad sobre la embarcación -
así como todos aquellos necesarios para que los derechos del
acreedor hipotecario derivados por el presente no se alteren,
y a mantener en vigor el registro del presente documento en--
el Registro Público Marítimo Nacional y en donde quiera que--
éste gravamen haya sido registrado, o se requiera o se permi-
ta su inscripción. - - - - -

- - - b).- El deudor hipotecario en todo tiempo otorgará--
al acreedor hipotecario o a sus representantes, total y li--
bre acceso a la embarcación para su inspección, así como de
su carga y de sus documentos y a solicitud del acreedor hipo-
otecario le proporcionará copias de cualquier contrato o docu-
mento relativos a la embarcación para su inspección.- - - - -

- - - c).- El deudor hipotecario no podrá sin el consenti--
miento escrito del acreedor hipotecario, hipotecar, gravar,--
fletar a casco desnudo o en general imponer ningún gravamen--
sobre la embarcación, transferir, ceder, asignar o de otra --
forma disponer de la embarcación o cambiar su registro o ban-
dera o puerto de matrícula. - - - - -

- - - DECIMA CUARTA.- El deudor hipotecario conviene en no-

tificar al acreedor hipotecario de cualquier procedimiento -- iniciado en contra de la embarcación, tan pronto como tenga-- noticia de ello; este aviso será dado por telegrama o télex-- y confirmado por carta dirigida a las oficinas del acreedor-- hipotecario ubicadas en Pula Yugoslavia. - - - - -

- - - - DECIMA QUINTA.- El deudor hipotecario conviene en que la embarcación no entrará en contratos con Corea del Norte,-- Vietnam, Camboya o Rodesia del Sur o cualquier otra área que pueda exponer al acreedor hipotecario a cualquier multa, sanción u otra responsabilidad de cualquier índole bajo cualquier ley aplicable, tratado o convención, ni tampoco comprometerá a la embarcación en ningún tráfico que pueda o pudiera ser -- considerado como ilegal y que pudiera hacer responsable a la embarcación de confiscación, arresto, detención o destitución o que pudiera como resultado que esta hipoteca fuera nulificada. - - - - -

- - - - DECIMA SEXTA.- Todos los convenios, promesas y estipulaciones del deudor hipotecario contenidas en esta hipoteca-- obligarán al deudor hipotecario, a sus sucesores y cesionarios y pasarán a beneficio del acreedor hipotecario y sus sucesores y cesionarios. Si cualquier estipulación del presente por cualquier razón pudiere ser declarada nula y sin efecto por una corte competente, dicha declaración no afectará la invalidez de las estipulaciones restantes ni la validez de esta hipoteca. Si el contrato de construcción o de esta hipoteca o de cualquier documento o instrumento que formen parte de esta transacción sea nulo y sin efecto en el presente o en el futuro por cualquier corte mediante resolución judicial,-- dicha resolución no afectará la validez y ejecutoriedad de todo o cualquier parte del contrato de construcción, esta hipoteca o cualquier otro documento o instrumento o en todo caso el deudor hipotecario conviene que a solicitud del acreedor hipotecario que ejecutará y entregará cualquier otro documento, convenio o instrumento futuro y cumplirá con los requerimientos que considere necesarios el acreedor hipotecario a su discreción, para llevar a cabo el propósito original del con-

trato de construcción y el del presente instrumento, sin im--
portar ninguna estipulación en contrario, la intención es que
ninguna disposición del presente se considerará como una re--
nuncia de la condición de prioridad de esta hipoteca y que si
dicha estipulación o parte de la misma pudiera interpretarse--
como una renuncia, a dicha condición de prioridad, entonces--
dicha estipulación se considerará nula y sin efecto. - - - -

- - - - DECIMA SEPTIMA.- Todos los avisos y otras comunicacio--
nes bajo el presente se remitirán por escrito, ya sea por car--
ta, télex o telegrama en los siguientes domicilios: si es al--
deudor hipotecario: Río Tiber #110, Código Postal 6,500, Méxi--
co, Distrito Federal, Estados Unidos Mexicanos. TELEX No. ---
1-772-317 SCOME. - - - -

- - - - Si es al acreedor hipotecario: 52 001. Pula R Koncara
1 Yugoslavia TELEX No. 25 203 Yuusala. - - - -

- - - - O en cualquier otro domicilio que las partes conven--
gan mutuamente por escrito. - - - -

- - - - Los periodos de notificación se considerarán desde su
fecha de entrega si son entregados o desde su fecha de recibo
si son remitidos por carta, télex o telegrama. - - - -

- - - - DECIMA OCTAVA.- El deudor hipotecario conviene que el
acreedor hipotecario (sin perjuicios a otros derechos o recur--
sos disponibles para él) como acreedor hipotecario o de otra--
forma) tendrá la libertad pero no estará obligado a iniciar--
ningún procedimiento en las cortes de Yugoslavia, Inglaterra
o México, para ejercitar o proteger la garantía aquí consti--
tuida o para ejecutar las disposiciones aquí incluidas o para
recobrar el pago de cualquier cantidad adeudada o para el pro--
pósito de cualquier procedimiento en las cortes de Yugoesla--
via, Inglaterra o México; el deudor hipotecario por el presen--
te se somete a la jurisdicción de tales cortes y conviene que
en cualquier notificación o benedicto u otro proceso judicial
respecto de ellos podrá ser notificada al deudor hipotecario--
mediante la entrega del mismo a cualquier persona del deudor--
hipotecario en México. La sumisión del deudor hipotecario a--
la jurisdicción de Inglaterra, Yugoslavia o México no lesio-

nará el derecho del acreedor hipotecario de iniciar procedimientos judiciales en las cortes de otro país y en particular el acreedor hipotecario tendrá el derecho de arrestar y tomar acción en contra de la embarcación u otras embarcaciones pertenecientes al deudor hipotecario, en cualquier lugar que éstas se encontraren en donde el acreedor hipotecario podrá iniciar acción legal ante la corte local y conviene para efectos de los procedimientos en contra embarcaciones del deudor hipotecario podrán ser notificados al domicilio del deudor hipotecario o al capitán de la embarcación en contra de la cual dichas acciones tomadas (o cualquier persona cuando como capitán) y que dicha notificación será como propiamente efectuada para todos los propósitos. - - - - -

- - - - DECIMA NOVENA.- Todos los gastos y honorarios derivados de la ejecución de este instrumento serán por cuenta del deudor hipotecario. - - - - -

- - - - VIGESIMA.- Esta hipoteca estará cubierta e interpretada en todos sus aspectos por la ley Inglesa, con la excepción que para efectos de establecer una forma y substancial responsabilidad será gobernada por la ley mexicana. - - - - -

No se incluyeron las cláusulas sobre personalidad y de tránsito de este contrato, por considerarlas como poco importantes para este trabajo.

Lista de Buques que se encuentran inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional, con gravamen hipotecario.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Guaymas, Sonora.

| Nombre | Pto. de Matricula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|------------------|-------------------|----------|----------|-----------|------|
| Swamy Llael | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| José Israel | Guaymas | Pesquero | 38.03 | BNPP | 1986 |
| Mandingo | Guaymas | Pesquero | 72.92 | BNPP | 1986 |
| El Güero | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| Chanoc | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| Carlos M. | Guaymas | Pesquero | 99.10 | BNPP | 1986 |
| Capitán Tsekuloi | Guaymas | Pesquero | 73.94 | BNPP | 1986 |
| Neto | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| Cachos | Guaymas | Pesquero | 69.56 | BNPP | 1986 |
| Hiram | Guaymas | Pesquero | 84.95 | BNPP | 1986 |
| El Don Antonio | Guaymas | Pesquero | 88.27 | BNPP | 1986 |
| Chino I | Guaymas | Pesquero | 117.67 | Bancomer | 1986 |
| Bago | Mazatlán | Pesquero | 61.07 | BNPP | 1986 |
| Teacopan III | Mazatlán | Pesquero | 51.12 | BNPP | 1986 |
| Claudia Priscila | Pto. Peñasco | Pesquero | 51.12 | BNPP | 1986 |
| Iván | Mazatlán | Pesquero | 51.12 | BNPP | 1986 |
| María B. López | Mazatlán | Pesquero | 51.12 | BNPP | 1986 |
| Electra | Mazatlán | Pesquero | 54.28 | Somex | 1986 |
| Teresita | Guaymas | Pesquero | 35.78 | BNPP | 1986 |
| Elizabeth | Mazatlán | Pesquero | 56.03 | Banoro | 1986 |
| Renegado | Mazatlán | Pesquero | 61.05 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán VI | Mazatlán | Pesquero | 48.54 | BNPP | 1986 |
| Teacopan I | Mazatlán | Pesquero | 51.50 | BNPP | 1986 |
| San Martín | Mazatlán | Pesquero | 78.10 | BNPP | 1985 |
| Bianca Elena | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Don Tony | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Coroel | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| María Zulema | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Memito | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------------|-------------------|----------|----------|-----------|------|
| Padre Alfonso | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Oscar Mario | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Consuelo | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Tranquilo | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Roberto García | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Cuco | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Lidia Zulema | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Rfo Suchiate | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Juan Mange I | Guaymas | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Palomo | Guaymas | Pesquero | 69.70 | BNPP | 1986 |
| Shy-Chuy | Guaymas | Pesquero | 37.18 | BNPP | 1986 |
| El Niño | Guaymas | Pesquero | 67.70 | BNPP | 1986 |
| María de Lourdes | Guaymas | Pesquero | 41.60 | BNPP | 1986 |
| Alida | Guaymas | Pesquero | 35.15 | BNPP | 1986 |
| El Nene | Guaymas | Pesquero | 61.48 | BNPP | 1986 |
| Pedro | Guaymas | Pesquero | 52.67 | BNPP | 1986 |
| Mayorca | Guaymas | Pesquero | 57.10 | BNPP | 1986 |
| Sugary | Pto. Peñasco | Pesquero | 56.63 | BNPP | 1986 |
| Emmanuel | Guaymas | Pesquero | 60.15 | BNPP | 1986 |
| Cosaco | Guaymas | Pesquero | 38.34 | BNPP | 1986 |
| Alejandro D. | Pto. Peñasco | Pesquero | 32.58 | BNPP | 1986 |
| Juan Francisco | Pto. Peñasco | Pesquero | 32.58 | BNPP | 1986 |
| Guillermo Munro | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Santa Margarita | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Puerto Madero | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Maguita | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Nacionalista | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Matías M. | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Profesora Quequita | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| OSO III | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Vladimir | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| OSO IV | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Don Esteban | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Viviana | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Carolina | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------------|---------------------|----------|----------|-----------------------|------|
| Geiser | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Iceberg | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Nuevo Horizonte | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Rupertito II | Mazatlán | Pesquero | 68.67 | Banoro | 1986 |
| Punta Eugenia | Mazatlán | Pesquero | --- | Banamex | 1981 |
| Mar Cortez IX | Guaymas | Pesquero | 43.31 | BNPP | 1986 |
| Pato | Guaymas | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Juan Tapia I | Guaymas | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Emancipación | Mazatlán | Pesquero | --- | Banoro | 1986 |
| Kon Kiki | Guaymas | Pesquero | 70.40 | Ocean Garden Products | 1982 |
| Ben Mar | Mazatlán | Pesquero | 81.85 | BNPP | 1986 |
| Luis II | Guaymas | Pesquero | 69.56 | BNPP | 1986 |
| Luis VII | Guaymas | Pesquero | 103.12 | BNPP | 1982 |
| Melba May | Pto. Peñasco | Pesquero | 75.05 | Bancomer | 1982 |
| Salvador Allende | Mazatlán | Pesquero | 75.05 | BNPP | 1985 |
| Zeus | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Luis Salomón | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Luis Alfonso | Pto. Peñasco | Pesquero | 106.04 | BNPP | 1986 |
| El Chicano | Golfo de Sta. Clara | Pesquero | 87.59 | BNPP | 1986 |
| Dr. Carlos Schmidt | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Alex E. | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Lic. S. Peñuelas | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Sideral | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Rfo Jordán | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Truku - I | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Bahía Sn. Carlos | Pto. Peñasco | Pesquero | 43 | Bancomer | 1978 |
| Alonso | Pto. Peñasco | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Sta. Paula | Mazatlán | Pesquero | 1,259.00 | Somex | 1980 |
| Sta. Matilde | Mazatlán | Pesquero | 1,304.47 | Somex | 1980 |
| Iván Alonso | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Adelmo Ariel | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Mar y Cielo | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Clamapa | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Fel y Rey | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------------|---------------------|----------|----------|-----------|------|
| Ana Marcela | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Puerto Arista | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Luis Humberto | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Gilberto Javier | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Lucía Rosas | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Gina María | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Güero | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| San Pedro | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Sku-Lab | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| Ixtoc | Guaymas | Pesquero | 103.12 | BNPP | 1986 |
| El Rosal | Guaymas | Pesquero | 57.98 | BNPP | 1986 |
| Dagio | Guaymas | Pesquero | 101.81 | BNPP | 1986 |
| Mantito | Guaymas | Pesquero | 101.81 | BNPP | 1986 |
| Artículo 27 Const. | Guaymas | Pesquero | --- | Banamex | 1981 |
| Refugio I | Pto. Peñasco | Pesquero | 110.42 | BNPP | 1981 |
| Juan Manuel | Pto. Peñasco | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1986 |
| Manuela E. | Golfo de Sta. Clara | Pesquero | 37.63 | BNPP | 1986 |
| Capitán Cortez | Guaymas | Pesquero | 116.500 | BNPP | 1986 |
| Cuatro Soles | Pto. Peñasco | Pesquero | 143.27 | BNPP | 1986 |
| Ernesto | Guaymas | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Angel | Guaymas | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Nainari | Guaymas | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Don Pancho | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Río de Janeiro | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Patty | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Reina María | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| El Chicoli | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Socialista | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| OSO III | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Nubileza | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Mario Jr. | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Jannette | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Mariza | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Francisco Eugenio | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------------|-------------------|------------|----------|-----------|------|
| Francik | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Vfctor III | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Doña Anita | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Santiago Alonso | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Papá Nene | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Prisionero del Mar | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Travieso | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Rosario | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Kilimanjaro | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Juan Alderto | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Doña Meche | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Pedro Gil II | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Profeta | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Conrado V | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Juan Noé | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Blanca Rosa | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Simitrio | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| El Alazán | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| María I | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Rfo Suchiate | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Doña Chuy | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| María Agustina I | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| María Agustina II | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| OSO I | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Capitán Corona | Pto. Peñasco | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| El Paceño | Guaymas | Pesquero | 35.50 | BNPP | 1986 |
| Cobanhua II | Guaymas | Pesquero | 50.76 | BNPP | 1986 |
| Mar Caspio | Mazatlán | Camaronero | 32 | BNPP | 1986 |
| Tetambiate | Guaymas | Pesquero | 58.10 | BNPP | 1986 |
| Yori | Guaymas | Pesquero | 50.76 | BNPP | 1986 |
| Elsa Nora | Guaymas | Pesquero | 77.53 | BNPP | 1986 |
| Rampa | Guaymas | Pesquero | 53.80 | BNPP | 1986 |
| Dorabel | Guaymas | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Verónica | Pto. Peñasco | Pesquero | 88.69 | BNPP | 1986 |
| Samaritano | Guaymas | Pesquero | 58.10 | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|----------------------------------|-------------------|------------|----------|---------------------|------|
| Ben Mar | Pto. Peñasco | Pesquero | 44.46 | BNPP | 1986 |
| Cajeme | Guaymas | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Elena | Guaymas | Pesquero | 37.96 | BNPP | 1986 |
| Marfa Melania | Guaymas | Pesquero | 99.79 | BNPP | 1986 |
| Marfa Loreto | Guaymas | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Mar Rojo | Mazatlán | Camaronero | 37.50 | BNPP | 1986 |
| Chaleco | Guaymas | Pesquero | 60.15 | BNPP | 1986 |
| Chicken X | Guaymas | Pesquero | 61.14 | BNPP | 1986 |
| Cisne Negro | Guaymas | Pesquero | 57.67 | Banco del Atlántico | 1986 |
| Americano | Mazatlán | Pesquero | --- | Banoro | 1986 |
| Mazatleco | Mazatlán | Pesquero | 20.05 | Banco Noroeste | 1986 |
| Mexicano | Mazatlán | Pesquero | 80.62 | Banco Noroeste | 1986 |
| Azteca | Mazatlán | Pesquero | 74.03 | Banoro | 1986 |
| Emiliano Zapata | Mazatlán | Pesquero | 43.00 | Banamex | 1986 |
| Teniente General Mariano Abasolo | Mazatlán | Pesquero | 96.94 | Banamex | 1986 |
| Benito Juárez | Mazatlán | Pesquero | 99.12 | Banamex | 1986 |
| Cabotepopa I | Pto. Peñasco | Pesquero | 195.12 | BNPP | 1983 |
| Cabotepopa II | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1983 |
| Cabotepopa III | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1983 |
| Creston I | Mazatlán | Pesquero | 149.33 | Banoro | 1986 |
| Creston III | Mazatlán | Pesquero | 93.82 | Banoro | 1986 |
| Creston IV | Mazatlán | Camaronero | 87.08 | Banoro | 1986 |
| Creston V | Mazatlán | Camaronero | 87.08 | Banoro | 1986 |
| Plan Nacional # 1 | Mazatlán | Pesquero | 130 | Banoro | 1986 |
| San Sebastián | Mazatlán | Pesquero | 107 | Banco Mazatlán | 1986 |
| Sinbao | Mazatlán | Pesquero | 105 | Banamex | 1986 |
| Cuatrero | Mazatlán | Pesquero | 54.84 | Bancam | 1981 |
| Evala | Mazatlán | Pesquero | 54 | Somex | 1985 |
| Progreso I | Mazatlán | Pesquero | 113.95 | Somex | 1986 |
| Isla Coronado | Mazatlán | Camaronero | 113.95 | BNPP | 1986 |
| Santa Eikyu | Mazatlán | Pesquero | 344.63 | BNPP | 1984 |
| Océano Artico | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Bancomer | 1986 |
| Océano Indico | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Bancomer | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|------------------|-------------------|---------------|----------|---------------------|------|
| Calipso | Pto. Peñasco | Pesquero | 58.00 | BNPP | 1986 |
| Explorador | Guaymas | Pesquero | 57.81 | BNPP | 1986 |
| Rahum | Guaymas | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1981 |
| Cocorit | Guaymas | Pesquero | 77.53 | BNPP | 1986 |
| "Vfctor Manuel" | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Somex | 1981 |
| Barda I | Yavaros | Pesquero | 160.63 | Bancomer | 1984 |
| Barda II | Yavaros | Pesquero | 157.72 | Bancomer | 1984 |
| Barda III | Yavaros | Pesquero | 157.72 | Bancomer | 1984 |
| Maya I | Mazatlán | Pesquero | 344.97 | Banco del Noroeste | 1986 |
| Maya II | Mazatlán | Pesquero | 314.37 | Banco del Noroeste | 1986 |
| Sirena | Mazatlán | Pesquero | --- | Bancam | 1980 |
| Jesús García | Mazatlán | Pesquero | --- | BNPP | 1980 |
| 21 de Agosto III | Mazatlán | Pesquero | 87.08 | Banamex | 1986 |
| 21 de Agosto V | Mazatlán | Pesquero | 122.39 | Banamex | 1986 |
| 21 de Agosto VII | Mazatlán | Pesquero | 122.39 | Banamex | 1986 |
| Antiflope II | Mazatlán | Camaronero | --- | Banco del Noroeste | 1985 |
| Antiflope III | Mazatlán | Camaronero | --- | Banco del Noroeste | 1985 |
| Isla Venados | Mazatlán | Camaronero | 32 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Isla Venados II | Mazatlán | Camaronero | 104.06 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Isla Venados III | Mazatlán | Camaronero | 104.06 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Navegante | Pto. Peñasco | Pesca Comerc. | 91.60 | Banamex | 1982 |
| Pawling III | Guaymas | Pesquero | 122.39 | BNPP | 1986 |
| Apache | Guaymas | Pesquero | 74.4 | BNPP | 1985 |
| Bacatete | Guaymas | Pesquero | 71.92 | Banamex | 1983 |
| Lecho | Guaymas | Pesquero | 58 | Banco del Atlántico | 1983 |
| Océano Pacifico | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Bancomer | 1986 |
| Plutón | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Banco del Noroeste | 1986 |
| José P.C. | Mazatlán | Pesquero | 99.21 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Alejandro T.J. | Mazatlán | Pesquero | 92.18 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Urano | Mazatlán | Pesquero | 99.21 | Banco del Noroeste | 1985 |

| Nombre | Pto. de Matricula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|--------------------------|---------------------|------------|----------|--------------------|------|
| Propemex M-13 | Mazatlán | Pesquero | 82.25 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Propemex M-14 | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Hércules | Mazatlán | Pesquero | 87.03 | Banco del Noroeste | 1986 |
| Thor | Mazatlán | Pesquero | 87.68 | Banoro | 1986 |
| Don Juan Marino | Guaymas | Pesquero | 111.93 | Nafinsa | 1986 |
| Comonfort | Mazatlán | Pesquero | --- | Banoro | 1980 |
| Comonfort II | Mazatlán | Pesquero | 35.00 | Banoro | 1986 |
| Cristina | Yavaros | Pesquero | 99.26 | Bancomer | 1985 |
| Allende XII | Mazatlán | Camaronero | 96.98 | Bancomer | 1986 |
| Allende VIII | Mazatlán | Camaronero | 96.96 | Bancomer | 1986 |
| Allende XIV | Mazatlán | Camaronero | 96.96 | Bancomer | 1986 |
| Allende XV | Mazatlán | Pesquero | 93.19 | Bancomer | 1985 |
| Oscar Corona | Mazatlán | Pesquero | 87.76 | BNPP | 1985 |
| El Centavito | Mazatlán | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1985 |
| Eusebio Rino I | Mazatlán | Pesquero | 135. | BNPP | 1985 |
| Eusebio Rino II | Mazatlán | Pesquero | 135 | BNPP | 1985 |
| Venustiano Carranza VIII | Golfo de Sta. Clara | Pesquero | 135 | BNPP | 1985 |
| Venustiano Carranza IX | Pto. Peñasco | Pesquero | 135 | BNPP | 1985 |
| Docomar | Pto. Peñasco | Pesquero | 152 | BNPP | 1985 |
| Tirpite | Mazatlán | Pesquero | 48.92 | BNPP | 1986 |
| Mar de Cortez III | Mazatlán | Pesquero | 53.33 | BNPP | 1986 |
| Cristo Rey I | Mazatlán | Pesquero | 43.90 | BNPP | 1985 |
| Marus | Mazatlán | Pesquero | 50.98 | BNPP | 1985 |
| Mavane I | Mazatlán | Pesquero | 66.60 | BNPP | 1985 |
| Colimote | Mazatlán | Pesquero | 51.06 | BNPP | 1985 |
| Don Mauro II | Mazatlán | Pesquero | 59.64 | BNPP | 1986 |
| Luna de Oriente II | Mazatlán | Pesquero | 53.83 | BNPP | 1986 |
| Pedro de Alvarado | Mazatlán | Pesquero | 34.85 | BNPP | 1986 |
| Zobef | Mazatlán | Pesquero | 61.05 | BNPP | 1985 |
| Lucila Luisa | Mazatlán | Pesquero | 50.70 | BNPP | 1986 |
| Mayito | Mazatlán | Pesquero | 60.78 | BNPP | 1986 |
| Percebo | Mazatlán | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|-------------------------|-------------------|------------|----------|---------------------|------|
| Marfa del Carmen | Mazatlán | Pesquero | 47.08 | BNPP | 1986 |
| Alfonso's | Mazatlán | Pesquero | 78.84 | Banoro | 1986 |
| Daniel's | Mazatlán | Pesquero | 79.00 | Banoro | 1986 |
| Don Pepe | Mazatlán | Pesquero | 78.84 | Banoro | 1986 |
| Gema | Mazatlán | Pesquero | 48.33 | BNPP | 1986 |
| Doña Susana | Mazatlán | Pesquero | 52.72 | BNPP | 1986 |
| La Amorita | Escuinapa | Draga | --- | Mariland National | 1982 |
| El Greco | Mazatlán | Pesquero | 40.70 | BNPP | 1986 |
| María del Carmen | Pto. Peñasco | Pesquero | 79.00 | BNPP | 1986 |
| Luisito I | Guaymas | Pesquero | 100.83 | BNPP | 1986 |
| Presidente Madero | Guaymas | Pesquero | 44.00 | BNPP | 1986 |
| Greston VII | Mazatlán | Camaronero | 104.00 | Banoro | 1986 |
| Primero de Mayo | Mazatlán | Pesquero | 87.08 | Banoro | 1986 |
| Francisco I. Madero | Mazatlán | Pesquero | 104.40 | Banoro | 1986 |
| Playa de Cedeira | Guaymas | Pesquero | 94.16 | Somex | 1986 |
| Deljes | Guaymas | Pesquero | 15.985 | Grayfin Corporation | 1983 |
| Tobora | Topolobampo | Atunero | 1,111.00 | BNPP | 1983 |
| Tepozteco | Guaymas | Mercante | 2,286.00 | Comerimex | 1985 |
| Hampensa II | Mazatlán | Pesquero | 88.36 | Banco Noroeste | 1985 |
| El Cubano | Mazatlán | Pesquero | 100.92 | Banamex | 1986 |
| Plan Nacional II | Mazatlán | Pesquero | --- | Banoro | 1986 |
| Norman I | Mazatlán | Pesquero | 132.00 | Somex | 1984 |
| Plan Nacional III | Mazatlán | Pesquero | --- | Banoro | 1986 |
| Ascención Franco | Pto. Peñasco | Pesquero | 112.44 | Banamex | 1986 |
| Víctor Sánchez | Pto. Peñasco | Pesquero | 112.44 | Banamex | 1986 |
| Trópico de Cáncer | Mazatlán | Camaronero | 122.38 | BNPP | 1986 |
| Cañabar | Pto. Peñasco | Pesquero | 152 | BNPP | 1985 |
| Rulosa | Pto. Peñasco | Pesquero | 152 | BNPP | 1985 |
| Adolfo Ruiz Cortines I | Pto. Peñasco | Pesquero | 152 | BNPP | 1985 |
| Adolfo Ruiz Cortines II | Pto. Peñasco | Pesquero | 152 | BNPP | 1985 |
| Borrascosa III | Pto. Peñasco | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1985 |
| Borrascosa V | Pto. Peñasco | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1985 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|------------------------|-------------------|----------|----------|--------------------|------|
| Cabotepopa V | Pto. Peñasco | Pesquero | 137. | BNPP | 1985 |
| Don Luis I | Mazatlán | Pesquero | 55.11 | BNPP | 1986 |
| Don Rafael | Mazatlán | Pesquero | 52.72 | Bancomer | 1986 |
| Refugio | Mazatlán | Pesquero | 56.63 | Banoro | 1986 |
| Mariana | Mazatlán | Pesquero | 54.96 | BNPP | 1985 |
| Doña Petrita | Mazatlán | Pesquero | 54.89 | BNPP | 1986 |
| Ave Fénix | Mazatlán | Pesquero | 80.00 | BNPP | 1986 |
| Sagitario | Mazatlán | Pesquero | 53.57 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Angelo | Mazatlán | Pesquero | 54.63 | BNPP | 1986 |
| Escorpión | Mazatlán | Pesquero | 54.96 | BNPP | 1986 |
| Fernando de Magallanes | Mazatlán | Pesquero | 49.59 | BNPP | 1986 |
| Olivia | Mazatlán | Pesquero | 35.32 | Banoro | 1986 |
| Camelia II | Mazatlán | Pesquero | 73.60 | BNPP | 1986 |
| Salvador Dalí | Mazatlán | Pesquero | 86.92 | Somex | 1986 |
| Lourdes II | Mazatlán | Pesquero | 43.45 | BNPP | 1985 |
| Graciela Floisa | Mazatlán | Pesquero | 68.34 | Banco del Noroeste | 1983 |
| Teacapan II | Mazatlán | Pesquero | 51.50 | BNPP | 1986 |
| Geovani | Mazatlán | Pesquero | 41.91 | BNPP | 1986 |
| Evi-M | Mazatlán | Pesquero | 61.05 | BNPP | 1986 |
| Liberación | Mazatlán | Pesquero | 50.54 | Banco del Noroeste | 1985 |
| Don Ranch I | Mazatlán | Pesquero | 40.78 | BNPP | 1986 |
| Trinidad Navarro | Mazatlán | Pesquero | 45.23 | BNPP | 1986 |
| María Cristina | Mazatlán | Pesquero | 34.84 | Banoro | 1986 |
| Goletita | Mazatlán | Pesquero | 16.13 | BNPP | 1985 |
| Goleta I | Mazatlán | Pesquero | 78.46 | BNPP | 1985 |
| Diego de Velázquez | Mazatlán | Pesquero | 40.07 | BNPP | 1986 |
| Anfbal | Mazatlán | Pesquero | 54.61 | BNPP | 1986 |
| Aristóteles | Mazatlán | Pesquero | 46.93 | BNPP | 1985 |
| Platón | Mazatlán | Pesquero | 46.93 | BNPP | 1985 |
| Pablo Picasso | Mazatlán | Pesquero | 86.91 | BNPP | 1985 |
| Francisco de Goya | Mazatlán | Pesquero | 86.91 | BNPP | 1985 |
| Valiente | Mazatlán | Pesquero | 87.08 | BNPP | 1986 |
| Margarita | Mazatlán | Pesquero | 58.98 | Bancomer | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|----------------------|-------------------|----------|----------|----------|------|
| Siggie | Mazatlán | Pesquero | 85.25 | Banoro | 1986 |
| La Niña | Mazatlán | Pesquero | 86.95 | Banamex | 1986 |
| Carglos G. | Mazatlán | Pesquero | 41.78 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán VIII | Mazatlán | Pesquero | 48.54 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán VII | Mazatlán | Pesquero | 48.54 | BNPP | 1986 |
| Alma Delia | Mazatlán | Pesquero | 88.01 | BNPP | 1986 |
| Jesús B. | Mazatlán | Pesquero | 61.05 | BNPP | 1986 |
| Bernardo | Mazatlán | Pesquero | 40.45 | Bancomer | 1984 |
| Estrella del Nte. | Mazatlán | Pesquero | 55.67 | Bancomer | 1984 |
| Beto | Mazatlán | Pesquero | 62.55 | BNPP | 1986 |
| Santa Lucía | Mazatlán | Pesquero | 45.42 | BNPP | 1986 |
| Andrea's | Mazatlán | Pesquero | 79.00 | BNPP | 1985 |
| Adriana | Mazatlán | Pesquero | 54.96 | BNPP | 1985 |
| Susy | Mazatlán | Pesquero | 92.75 | BNPP | 1985 |
| Don Lope | Mazatlán | Pesquero | 78.84 | Banoro | 1986 |
| Isabel | Mazatlán | Pesquero | 54.96 | BNPP | 1985 |
| Cone Star | Mazatlán | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Apolo | Mazatlán | Pesquero | 42.69 | BNPP | 1986 |
| Marfa Isabel | Mazatlán | Pesquero | 41.91 | BNPP | 1986 |
| Mar Negro | Mazatlán | Pesquero | --- | Bancomer | 1986 |
| Mar de Cortez I | Mazatlán | Pesquero | 43.31 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán V | Mazatlán | Pesquero | 48.54 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán III | Mazatlán | Pesquero | 43.37 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán II | Mazatlán | Pesquero | 60.56 | BNPP | 1986 |
| Aries | Mazatlán | Pesquero | 53.67 | BNPP | 1986 |
| Diana | Mazatlán | Pesquero | 29.47 | BNPP | 1986 |
| Doña Carmen | Mazatlán | Pesquero | 65.74 | BNPP | 1986 |
| Saratoga | Mazatlán | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Alvaro | Mazatlán | Pesquero | 50.70 | BNPP | 1986 |
| Mazatlán IX | Mazatlán | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Maquito | Mazatlán | Pesquero | 62.55 | BNPP | 1985 |
| Angelita | Mazatlán | Pesquero | 62.55 | BNPP | 1986 |
| San Martín de Porres | Mazatlán | Pesquero | 67.01 | BNPP | 1986 |
| Wendy | Mazatlán | Pesquero | 91.04 | BNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|----------------------|-------------------|------------|----------|----------------------|------|
| Juana del Norte II | Mazatlán | Pesquero | 61.05 | BNPP | 1986 |
| Niblady | Guaymas | Pesquero | 60.15 | BNPP | 1986 |
| Morrito I | Guaymas | Pesquero | 59.29 | BNPP | 1986 |
| Patton | Guaymas | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Mónica | Guaymas | Pesquero | 60.15 | BNPP | 1986 |
| Corty | Guaymas | Pesquero | 78.13 | BNPP | 1986 |
| El Dandy | Guaymas | Pesquero | 20.80 | BNPP | 1986 |
| Virgen de Fatima | Mazatlán | Pesquero | 48.01 | BNPP | 1986 |
| Morrito II | Guaymas | Pesquero | 56.67 | BNPP | 1986 |
| El Texano | Guaymas | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Aaron Ramses | Pto. Peñasco | Pesquero | 57.99 | BNPP | 1986 |
| Alma Lorena | Guaymas | Pesquero | 52.51 | BNPP | 1986 |
| Norma Alicia | Guaymas | Pesquero | 53.33 | BNPP | 1986 |
| Jesús Ramón | Guaymas | Pesquero | 44.68 | BNPP | 1986 |
| Mayté | Guaymas | Pesquero | 36.51 | BNPP | 1986 |
| El Rey | Guaymas | Pesquero | 44.30 | BNPP | 1986 |
| Martín Fernando | Guaymas | Pesquero | 44.30 | BNPP | 1986 |
| Quezala | Guaymas | Pesquero | 32.48 | BNPP | 1986 |
| Ricky | Guaymas | Pesquero | 52.11 | BNPP | 1986 |
| Florentino | Guaymas | Pesquero | 56.03 | BNPP | 1986 |
| Gigante | Mazatlán | Pesquero | 57.67 | BNPP | 1986 |
| Trópico de Cáncer IV | Mazatlán | Camaronero | 112.26 | BNPP | 1986 |
| Cuitláhuac | Mazatlán | Camaronero | 122.31 | BNPP | 1986 |
| El Desierto | Pto. Peñasco | Sardinero | --- | BNPP | 1985 |
| Viento Negro | Pto. Peñasco | Sardinero | --- | BNPP | 1985 |
| Santa Elvira | Pto. Peñasco | Sardinero | --- | BNPP | 1985 |
| Coromuel | Mazatlán | Pesquero | 86.25 | BNPP | 1986 |
| Art. 27 Const. III | Mazatlán | Pesquero | --- | Somex | 1984 |
| Del Jul | Mazatlán | Mercante | 4,247. | Oriente Leasing | 1984 |
| Fipesco 122 | Mazatlán | Camaronero | --- | BNPP | 1986 |
| A-1 | Mazatlán | Camaronero | --- | Banco Inter nacional | 1985 |
| A-2 | Mazatlán | Camaronero | --- | Banco Inter nacional | 1985 |
| Allende VII | Mazatlán | Camaronero | 87.08 | Bancomer | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|------------------|-------------------|----------|----------|----------|------|
| Leonel Contreras | Pto. Peñasco | Pesquero | 135.00 | BNPP | 1986 |
| Emancipación I | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1986 |
| Emancipación II | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1986 |
| Bahfa Adair XII | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1986 |
| Bahfa Adair XIII | Pto. Peñasco | Pesquero | 137.00 | BNPP | 1986 |
| Carranza VI | Pto. Peñasco | Pesquero | 90.45 | BNPP | 1986 |
| Carranza VII | Pto. Peñasco | Pesquero | 90.45 | BNPP | 1986 |
| Borrascosa VI | Pto. Peñasco | Pesquero | 117.67 | BNPP | 1986 |
| Cabotepopa IV | Pto. Peñasco | Pesquero | 135.00 | BNPP | 1985 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE GUAYMAS, SONORA: 1061.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Acapulco, Guerrero.

En la Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Acapulco Guerrero no existen buques gravados con hipoteca, en virtud de estar destinados en su mayoría a la práctica deportiva y de recreo como los siguientes:

- Lancha Rápida
- Lancha de Pesca Deportiva
- Lancha tipo bronco
- Crucero
- Barco de Vela
- Velero
- Yate de recreo

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE ACAPULCO: 219.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Progreso, Yucatán.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------------|-------------------|-------------|----------|---------------------|------|
| Bucanero I | Progreso | Pesquero | 28.95 | BNPP | 1984 |
| Contoy | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Don Saro II | Progreso | Camaronero | 103.36 | BNPP | 1986 |
| Koba | Progreso | Mercante | 2,299.89 | Atlántico | 1984 |
| Telma J. | Progreso | Pesca | --- | BNPP | 1986 |
| Fishermen | Progreso | Pesquero | 114.00 | BNPP | 1986 |
| Capitán Scottie | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Miss Shina | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Fishermen V | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Fishermen III | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Connie Mavie | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| San Jorge | Progreso | Pesquero | 8.53 | BNPP | 1984 |
| Yara | Dzilande Bravo | Pesquero | 8.53 | BNPP | 1984 |
| Tonya J. | Yucatán | Pesquero | 8.53 | BNPP | 1984 |
| Angel Marie | Yucatán | Pesquero | 8.53 | BNPP | 1986 |
| Miss Lauren | Yucatán | Pesquero | 114.00 | BNPP | 1984 |
| Fishermen VII | Yucatán | Pesquero | 114.00 | BNPP | 1984 |
| Fishermen II | Yucatán | Pesquero | 140.00 | BNPP | 1984 |
| Pobre Pequeña Cosa | Yucatán | Yate Recreo | 17.12 | BNPP | 1981 |
| Alma Grande | Campeche | Pesquero | 91.18 | BNPP | 1983 |
| Tho I | Progreso | Mercante | 2,718.62 | Banco del Atlántico | 1985 |
| Oro Maya | Cozumel | Pasajeros | 133.33 | Serffin | 1985 |
| Miss Charon | Progreso | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE PROGRESO, YUCATAN: 468.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Cd. del Carmen, Campeche

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|---------------------|-------------------|---------------------|----------|-----------|------|
| En construcción | Cd. Carmen | Arrastrero escamero | --- | BNPP | 1986 |
| Laura Josefina | Cd. Carmen | Pesquero | 111.83 | Bancomer | 1982 |
| Pingüino IV | Cd. Carmen | Pesquero | 115.69 | BNPP | 1986 |
| Jamille R. | Campeche | Pesquero | 80.76 | Bancomer | 1982 |
| Santa Fe III | Campeche | Pesquero | 68.55 | BNPP | 1980 |
| Don Arturo III | Campeche | Pesquero | 111.83 | BNPP | 1986 |
| Bahía V | Campeche | Pesquero | 68.55 | BNPP | 1986 |
| Jacobo II | Campeche | Pesquero | 92.14 | BNPP | 1986 |
| Rex XXIV | Cd. Carmen | Pesquero | 52.90 | BNPP | 1986 |
| Don Tilo IV | Cd. Carmen | Pesquero | 38.97 | BNPP | 1986 |
| Joel | Cd. Carmen | Pesquero | 57.71 | BNPP | 1986 |
| Relámpago XXI | Cd. Carmen | Pesquero | 54.97 | BNPP | 1986 |
| Relámpago X | Cd. Carmen | Pesquero | 54.97 | BNPP | 1986 |
| Tutulxiu | Cd. Carmen | Pesquero | 65.57 | BNPP | 1986 |
| Rex XIII | Cd. Carmen | Pesquero | 38.78 | BNPP | 1986 |
| El Viejo Ticul | Cd. Carmen | Pesquero | 52.22 | BNPP | 1986 |
| Polvoxal | Cd. Carmen | Pesquero | 68.00 | BNPP | 1986 |
| Carmen Guadalupe | Cd. Carmen | Pesquero | 48.34 | BNPP | 1986 |
| Chicuelino II | Cd. Carmen | Pesquero | 47.93 | BNPP | 1986 |
| Relámpago XIV | Cd. Carmen | Pesquero | 54.97 | BNPP | 1986 |
| José Antonio I | Cd. Carmen | Pesquero | 64.72 | BNPP | 1986 |
| El Granjero | Cd. Carmen | Pesquero | 38.77 | BNPP | 1986 |
| Morelos | Cd. Carmen | Pesquero | 69.39 | BNPP | 1986 |
| María Elena | Campeche | Pesquero | 10.36 | BNPP | 1986 |
| Corpesur I | Cd. Carmen | Pesquero | --- | BNPP | 1985 |
| Corpesur II | Cd. Carmen | Pesquero | --- | BNPP | 1984 |
| Perla del Golfo III | Cd. Carmen | Pesquero | 42.86 | BNPP | 1985 |
| Zafiro I | Cd. Carmen | Pesquero | 58.11 | BNPP | 1985 |
| Camelia VII | Cd. Carmen | Pesquero | 76.89 | BNPP | 1985 |
| Camelia VI | Cd. Carmen | Pesquero | 65.76 | BNPP | 1985 |
| Champton | Campeche | Pesquero | 53.53 | Bancomer | 1982 |

| Nombre | Pto. de Matricula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|-----------------|-------------------|---|----------|--|------|
| Don Pepe | Campeche | Pesquero | 151.11 | Bancomer | 1982 |
| Alberto Enrique | Campeche | Pesquero | 91.18 | Banamex | 1982 |
| Río Candelaria | Cd. Carmen | Pesquero | 56.56 | BNPP | 1985 |
| Rex II | Cd. Carmen | Pesquero | 54.98 | BNPP | 1985 |
| Gregorio Felipe | Cd. Carmen | Pesquero | 63.70 | BNPP | 1985 |
| José Antonio | Cd. Carmen | Pesquero | 57.62 | BNPP | 1985 |
| Río Duero | Cd. Carmen | Pesquero | 56.98 | BNPP | 1985 |
| José Ignacio | Cd. Carmen | Pesquero | 52.22 | BNPP | 1985 |
| Jou | Cd. Carmen | Pesquero | 47.15 | BNPP | 1985 |
| Rex XXV | Cd. Carmen | Pesquero | 58.61 | BNPP | 1985 |
| Rex VIII | Cd. Carmen | Pesquero | 56.72 | BNPP | 1985 |
| Rex XXVIII | Cd. Carmen | Pesquero | 54.98 | BNPP | 1985 |
| Rex II | Cd. Carmen | Pesquero | 56.72 | BNPP | 1985 |
| Rex XXVII | Cd. Carmen | Pesquero | 56.70 | BNPP | 1985 |
| Océano Pacífico | Cd. Carmen | Pesquero | 24.40 | BNPP | 1985 |
| José Antonio | Cd. Carmen | Pesquero | 56.56 | BNPP | 1985 |
| Calper II | Cd. Carmen | Pesquero | --- | BNPP | 1985 |
| Rex XXXI | Cd. Carmen | Pesquero | --- | BNPP | 1985 |
| Relámpago XI | Cd. Carmen | Pesquero | 42.86 | BNPP | 1985 |
| Don Gilo | Cd. Carmen | Pesquero | 42.86 | BNPP | 1985 |
| Triana I | Cd. Carmen | Pesquero | 40.00 | BNPP | 1985 |
| Toño I | Cd. Carmen | Pesquero | 48.60 | BNPP | 1985 |
| Santecomana | Cd. Carmen | Pesquero | 40.00 | BNPP | 1985 |
| Pionero | Cd. Carmen | Pesquero | 48.90 | BNPP | 1985 |
| Relámpago XV | Cd. Carmen | Pesquero | 42.86 | BNPP | 1985 |
| Bucanero | Cd. Carmen | Pesquero | 1,487.66 | BNPP | 1985 |
| Santa Fe | Cd. Carmen | Pesquero | 48.90 | BNPP | 1985 |
| Santa Rita | Cd. Carmen | Pesquero | 48.90 | BNPP | 1985 |
| Santa Rosa | Cd. Carmen | Pesquero | 48.90 | BNPP | 1985 |
| Santa Clara | Cd. Carmen | Pesquero | 50.90 | BNPP | 1985 |
| Olmeca II | Cd. Carmen | Durmiente Hospedaje | 11.381 | Mc. Dermott Incorporated | 1985 |
| Júpiter | Cd. Carmen | Plataforma sumergible de aloja- miento y - servicio | 11.078 | Mts. Marine Technologies Limited | 1985 |
| Tzimin | Cd. Carmen | Buque motor | 3,722.12 | Bancomer | 1985 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|--------------------------|-------------------|----------|----------|----------|------|
| Ana Luisa | Cd. Carmen | Pesquero | 105.43 | BNPP | 1986 |
| Contrato de Construcción | Cd. Carmen | Pesquero | --- | BNPP | 1985 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE CIUDAD DEL CARMEN, CAMPECHE: 769

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en La Paz, Baja California Sur.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|-------------------------|-------------------|-----------|----------|--------------------------------|------|
| Sanitaria 39 | La Paz, BCS | Pesquero | 99.67 | BNPP | 1986 |
| José Gerardo | La Paz, BCS | Pesquero | 501.99 | BNPP | 1984 |
| Pescalamar I | La Paz, BCS | Pesquero | 268.73 | BNPP | 1983 |
| Pescalamar II | La Paz, BCS | Pesquero | 268.73 | BNPP | 1983 |
| Pescalamar III | La Paz, BCS | Pesquero | 268.73 | BNPP | 1983 |
| Dique Seco Flotante # 1 | La Paz, BCS | Pesquero | 20.00 | Banpesca | 1981 |
| María Julia | La Paz, BCS | Atunero | 49 | Pesquera y Naviera de Ensenada | 1981 |
| Nair antes Chiriquí I | La Paz, BCS | Atunero | 1,157.78 | BNPP | 1984 |
| Olmeca II | Ensenada, BC | Pesquero | 750.37 | Promotora Océanica. de Atún | 1981 |
| Paesa | Ensenada, BC | Pesquero | 115.00 | BNPP | 1981 |
| María Gabriela | Ensenada, BC | Atunero | 124.67 | BNPP | 1981 |
| Capitán Isidoro Duarte | Ensenada, BC | Pesquero | 1.200 | Banpesca | 1984 |
| Bracero del Mar | Ensenada, BC | Pesquero | 509.33 | BNPP | 1983 |
| Bruja de Mar | Ensenada, BC | Pesquero | 1.200 | BNPP | 1982 |
| Kukulcan | Ensenada, BC | Pesquero | 1200 | BNPP | 1980 |
| Fipesco 29 | San Felipe | Pesquero | 1200 | Bancomer | 1985 |
| Bahía de los Angeles I | San Felipe | Pesquero | 1200 | Bancomer | 1985 |
| Don Luis | San Felipe | Pesquero | 1200 | Bancomer | 1985 |
| Buque en Construcción | -- | -- | --- | BNPP | 1985 |
| Bahía de los Angeles | San Felipe | Pesquero | 120.40 | BNPP | 1985 |
| Crisar I | Ensenada | Pesquero | 79.38 | BNPP | 1985 |
| Don Quirino Parra | Ensenada | Sardinero | 143.00 | BNPP | 1986 |
| Lic. Jorge Echaniz | Ensenada | Sardinero | 146.00 | BNPP | 1986 |
| María Amalia II | Ensenada | Atunero | 229.00 | BNPP | 1981 |
| Don Jesús B. | Ensenada | Sardinero | 143.00 | BNPP | 1985 |

| Nombre | Pto. de Matricula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|------------------|-------------------|-----------|----------|--------------------------|-----------|
| Vigu | Esenada | Pesquero | 65.290 | Banamex | 1980 |
| Tártaro | Cd. Carmen | Pesquero | 65.000 | Bancomer | 1984-1986 |
| Gancho | Cabo Sn. Lucas | Deportivo | 14.38 | Richard Vaughan | 1982 |
| Bandido | Cabo San Lucas | Deportivo | 14.38 | Richard Vaughan | 1982 |
| Tito 1 | Ensenada | Pesquero | 55.302 | Somex | 1984 |
| Marantha | Ensenada | Pesquero | 159.60 | B.N.Pesquero y Portuario | 1978-1986 |
| Mace1 | Esenada | Atunera | 520.00 | Banpesca | 1986 |
| Azteca 1 | Ensenada | Atunero | 998.00 | Banpesca | 1984 |
| Azteca 2 | Ensenada | Atunero | 1,155.68 | Banpesca | 1984 |
| Arkos 1 | Ensenada | Pesquero | 525.00 | B.N.Pesquero y Portuario | 1984 |
| Arkos 2 | Ensenada | Pesquero | 1,157.78 | B.N.Pesquero y Portuario | 1984 |
| Corsario X | Ensenada | Pesquero | 1,199.85 | Banpesca | 1985 |
| Tunaoro 1 | Ensenada | Atunero | 1,209.21 | Banpesca | 1984 |
| Tunaoro 2 | Ensenada | Atunero | 1,213.40 | Banpesca | 1984 |
| Tunaoro 3 | Ensenada | Atunero | 1,250.25 | Banpesca | 1984 |
| Tunaoro 4 | Ensenada | Atunero | 1,280.35 | Banpesca | 1984 |
| Casco P. XXIX | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Casco P. XXX | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Casco P. XXXIII | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Casco P. XXXIV | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Casco P. XXVIII | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Casco P. XXXI | Ensenada | Pesquero | --- | Banpesca | 1985 |
| Marfa Rosanna II | Ensenada | Atunero | --- | Banpesca | 1984 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE LA PAZ, BAJA CALIFORNIA SUR: 528.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Salina Cruz, Oaxaca.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|------------------|-------------------|---------------------------------------|----------|--|------|
| Promesa II | Salina Cruz | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| San Jorge | Salina Cruz | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Istmeño 11 | Salina Cruz | Pesquero | 51.09 | BNPP | 1982 |
| Istmeño 30 | Salina Cruz | Pesquero | 76.22 | BNPP | 1982 |
| Istmeño 6 | Salina Cruz | Pesquero | 79.37 | BNPP | 1982 |
| Istmeño 7 | Salina Cruz | Pesquero | 79.87 | BNPP | 1982 |
| Istmeño 12 | Salina Cruz | Pesquero | 95.01 | BNPP | 1986 |
| Istmeño 13 | Salina Cruz | Pesquero | 95.03 | BNPP | 1986 |
| Istmeño 15 | Salina Cruz | Pesquero | 85.05 | BNPP | 1986 |
| Istmeño 16 | Salina Cruz | Pesquero | 80.07 | BNPP | 1986 |
| Istmeño 17 | Salina Cruz | Pesquero | 78.52 | BNPP | 1986 |
| Ventosa I | Salina Cruz | Pesquero | 75.28 | BNPP | 1986 |
| Ventosa II | Salina Cruz | Pesquero | 75.28 | BNPP | 1986 |
| Mitla (TMM) | Salina Cruz | Granelero Por ta Contenedo- res | 45.685 | Grindlay Brants LTD GrindLay's Bank PLC | 1986 |
| El Gallo | Salina Cruz | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Bahía Ventosa 10 | Salina Cruz | Pesquero | 93.828 | BNPP | 1986 |
| Ventosa V | Salina Cruz | Pesquero | --- | BNPP | 1986 |
| Mariscos 9 | Salina Cruz | Pesquero | 56.74 | BNPP | 1986 |
| Mariscos 17 | Salina Cruz | Pesquero | 49.45 | BNPP | 1986 |
| Mariscos 16 | Salina Cruz | Pesquero | 49.45 | BNPP | 1986 |
| Toyloca I | Salina Cruz | Pesquero | 28.96 | BNPP | 1986 |
| Toyloca VI | Salina Cruz | Pesquero | 28.96 | BNPP | 1986 |
| Toyloca III | Salina Cruz | Pesquero | 47.00 | Bancomer | 1981 |
| Toyloca IV | Salina Cruz | Pesquero | --- | Bancomer | 1981 |
| Bonnie | Salina Cruz | Pesquero | 1.400 | BNPP | 1985 |
| Jennifer | Salina Cruz | Pesquero | 1.400 | BNPP | 1985 |
| Valerie | Salina Cruz | Pesquero | 1.400 | BNPP | 1985 |
| Ventosa III | Salina Cruz | Pesquero | 100.01 | BNPP | 1986 |
| Ventosa IX | Salina Cruz | Pesquero | 93.828 | BNPP | 1986 |

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Coatzacoalcos, Veracruz.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreedor | Año |
|-------------------|-------------------|---------------------------------------|----------------|--|------|
| Cindy guindry | Coatzacoalcos | Remolcadores propulsiomecánicos | 99.3 | B. Internacional | 1987 |
| Lady Jeanette | Coatzacoalcos | Remolcadores propulsiomecánicos | 154.19 | B. Internacional | 1987 |
| AB - 600 | Coatzacoalcos | Remolcadores propulsiomecánicos | 1.053 | B. Internacional | 1987 |
| AB - 900 | Coatzacoalcos | Remolcadores propulsiomecánicos | 1.053 | B. Internacional | 1987 |
| AB - 100 | Coatzacoalcos | Remolcadores propulsiomecánicos | 1.053 | B. Internacional | 1987 |
| Mr. Toups | Coatzacoalcos | Remolcador | 146 | Canadian American Bank | 1981 |
| Miss debbie | Coatzacoalcos | Remolcador | 105 | Canadian American Bank | 1981 |
| Miss elena | Coatzacoalcos | Remolcador | 96 | Canadian American Bank | 1981 |
| Miss ann | Coatzacoalcos | Remolcador | 125 | Canadian American Bank | 1981 |
| Tabzcoob 101 | Tabasco | Pesquero | 141 | BNPP | 1984 |
| Foca del Pacifico | Coatzacoalcos | Abastecedor | 28.51 | Seal Fleet Inc. of Texas | 1983 |
| Montarraya | Coatzacoalcos | Buque motor | 743.03 | Oil limited de Inglaterra | 1984 |
| Jalapa | Coatzacoalcos | Embarcación sin Sistema de propulsión | 3,903.00 | Mellon Bank the Arizona Bank First-Interstate Bank of California | 1984 |
| Maya | Coatzacoalcos | Draga | 746.663 libras | Maryland National | 1981 |
| Manchital | Coatzacoalcos | Carguero | 299.99 | Bancomer | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Acreeedor | Año |
|--------------|-------------------|--------------|-----------|--|------|
| Tonala | Coatzacoalcos | Carguero | 299.99 | Banamex | 1986 |
| Chiltepec | Coatzacoalcos | Carguero | 299.99 | Bancomer | 1986 |
| Frontera | Coatzacoalcos | Carguero | 299.99 | Banco Mercantil | 1986 |
| Paricutin | Coatzacoalcos | Buque tanque | 3.400 | Eksportfinans Bankenes finansiering of eks Port Kredit Institutt | 1981 |
| Nevado | Coatzacoalcos | Buque Tanque | 3.400 | Eksportfinans Bankenes finansiering of eks Port Kredit Institutt | 1981 |
| Popocatepetl | Coatzacoalcos | Buque Tanque | 2,426.70 | Arrendadora Bancomer | 1983 |
| Tulum | Coatzacoalcos | Carguero | 35,930.58 | Bancomer | 1981 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE COATZACOALCOS, VERACRUZ: 297.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Veracruz, Veracruz.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Deudor | Acreeedor | Año | # de Folio |
|----------------------|-------------------|--------------|----------|---------------------------------------|---|------|------------|
| Antonio J. Bermúdez | Veracruz | Buque Tanque | 22.620 | Flotapetrolera Mex | Brodogradevna Industrija | 1986 | 219 |
| Antonio Dovalí J. | Veracruz | Buque Tanque | 22.620 | Flotapetrolera Mex | Brodogradevna Industrija | 1986 | 220 |
| Yaqui | Veracruz | Buque Carga | 15.956 | TMM | Grindlaysds Bank | 1986 | 250 |
| Ylann | Tuxpan | Pesquera | 192 | Coorp. de Serv petroleras de Campeche | Tassio, Inc. | 1985 | 192 |
| Ana Regina | Tuxpan | Pesquera | 123 | Cfa. Perforado ra México | First Interstate Bank of California, Export development corporation y de Bank of Montreal | 1984 | 1 |
| Princesa del Golfo V | Tuxpan | Pesquera | 65 | Cfa. Perforado ra México | First Interstate-Bank International limited, --- Lloyds Bank International Limited manufactures hanover trust -- compani mellon - Bank y the Arizona Bank | 1986 | 2 |
| Tajfn | Tuxpan | Mercante | 2.800 | Tecomar | Deutsche Schiffs beleings Bank aktien gessell --- | 1985 | 13 |

| Nombre | Pto. de Matricula | Tipo | Tonelaje | Deudor | Acreedor | Año | # de Folio |
|----------------|-------------------|--------------------|-----------|---------|--|------|------------------|
| Tumilco | Tuxpan | Porta Contenedores | 8.000 | Tecomar | Kreditanstalt fur w l ederanf the -- first national -- bank of Maryland | 1980 | 24 |
| Maya TMM | Veracruz | Granelero | 16,065.00 | | Grindlay Bank | 1983 | 0,103 de baja |
| Jalisco TMM | Veracruz | Granelero | 16,089.00 | | City Bank | 1981 | 0175 |
| María Fernanda | Veracruz | Atunero | 1,250,00 | | BNPP | 1984 | |
| María Verónica | Veracruz | Atunero | 1,250,00 | | BNPP | 1984 | |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE VERACRUZ, VERACRUZ: 251.

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Tampico, Tamaulipas.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Deudor | Acreeedor | Año |
|------------------|-------------------|---------------------|----------|------------|-----------------------------------|------|
| Petraflota II | Tampico | Remolcador | 93 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Petroflota I | Tampico | Remolcador | 96 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Petroflota III | Tampico | Remolcador | 96 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Petroflota IV | Tampico | Remolcador | 146 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Petroflota V | Tampico | Remolcador | 146 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Petroflota VI | Tampico | Remolcador | 146 | Petroflota | Canadian American Bank | 1982 |
| Plastimex | Tampico | Pesquero | 26.00 | --- | BNPP | 1983 |
| Moby dick | Tampico | Pesquero | 51.31 | --- | BNPP | 1985 |
| Jaumave Asetec | Tampico | Petrolero | 199.32 | --- | Citizens and southern | 1982 |
| Doña Delfina | Tampico | Camaronero | --- | --- | International Bank of New Orleans | 1982 |
| En Construcción | Tampico | Pesquero | 91.35 | --- | BNPP | 1984 |
| Mazahua | Tampico | Granelero | 18.854 | --- | BNPP | 1983 |
| Alijadores II | Tampico | Chalandeaceros | --- | --- | Hemis phere Carrier sinc | 1984 |
| Banpesca 2 | Tampico | Tráfico de Pesca | 135.55 | --- | DNPP | 1980 |
| Adrián Contreras | Tampico | Barca abastece--sor | 97 | --- | DNPP | 1986 |

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Deudor | Acreedor | Año |
|--------------|-------------------|----------|----------|--------|------------------------------------|------|
| Alijadores 1 | Tampico | Chalan | --- | --- | BNPP | 1984 |
| Don Catarino | Tampico | Carguero | 18.709 | --- | Credit. Comercial de France Suisse | 1985 |

FOLIOS REVISADOS EN LA OFICINA DE TAMPICO, TAMAULIPAS: 338

Oficina Local del Registro Público Marítimo Nacional en Manzanillo, Colima.

| Nombre | Pto. de Matrícula | Tipo | Tonelaje | Deudor | Acreedor | Año | # de Folio |
|--|-------------------|--------------|-----------|---|---|------|------------|
| Citlali | Manzanillo | Petrolero | 31.331 | Navieras Sta. Paula | Elektra Corp. | 1981 | 5 |
| Sonora | Manzanillo | Carguero | 16.089 | Transportes - Marítimos del Pacifico | City Bank | 1984 | 7 |
| Miztti | Manzanillo | Buque Tanque | 33.940 | Mar Mex San Andrés Corporation Dimitio Bandera | Alnair Shipping | 1984 | 12 |
| Aguila Azteca | Manzanillo | Buque Tanque | 113.531 | Petronaves, S.A. | Bankers Trust Company | 1984 | 16 |
| Colima TMM | Manzanillo | Granelero | 29.660 | --- | ANZ Merchant Bank | 1985 | 116 |
| Deichap | Manzanillo | Carguero | 1,589.00 | --- | Irving Trust Company | 1981 | 116 |
| Dimitio Bandera y pago. Crédito cancelándose hipoteca. | | | | | | | |
| Guaicuri TMM | Manzanillo | Carguero | 68,171.19 | --- | Morgan Guaranty Trust Company of New York | 1985 | 72 |

- 320 -

SUBSECRETARIA DE PUERTOS Y MARINA MERCANTE

DIRECCION GENERAL DE MARINA MERCANTE

FOLIO MARITIMO No.

REGISTRO PUBLICO MARITIMO NACIONAL

SE AUTORIZA EL PRESENTE FOLIO DE REGISTRO
PARA LOS ASIENTOS RELATIVOS AL BLOQUE, QUE
A CONTINUACION SE DESCRIBE, O AL CONTRATO
PARA SU CONSTRUCCION.

NOMBRE _____
MATRICULA _____
PUERTO DE MATRICULA _____
SUFRETA PAT. DE NAVEGACION _____
FECHA DE ABANDERAMIENTO _____
CARACTERISTICAS
TIPO DE CONSTRUCCION _____
MARCA _____
ASTILLERO _____
LUGAR DE CONSTRUCCION _____
TONELAJE _____
CAPACIDAD _____
ESLORA _____
MANGA _____
MAYOR FONDEO _____
NO. Y CLASE DE MACHINARIA _____
NO. Y CLASE DE MOTORES _____
CLASIFICACION _____

FINES

SE AUTORIZO EN _____ A DE _____ DE _____



CANCELADA

(SELLO Y FIRMA)

- 1
- 2
- 3
- 4
- 5
- 6
- 7
- 8
- 9

| | | |
|------------------------|---|---|
| FECHA DIAS ANTERIOR | DEPORTES DE FRONTONDO CONFINACIONES Y ENAJENACIONES | 0 |
| | | 1 |
| | | 2 |
| | | 3 |
| | | 4 |
| | | 5 |
| | | 6 |
| | | 7 |
| | | 8 |
| | | 9 |

CANCELADA

FINES DIAGNOSTICOS

| | | |
|------------------------|---------------------------|--------------------|
| FECHA DIAS ANTERIOR | GRAVAMENES Y LIMITACIONES | FOLIO MARITIMO No. |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

CANCELADA

FINES DIAGNOSTICOS

| | | |
|------------------------|---|--------------------|
| FECHA DIAS ANTERIOR | EXCEPCIONES REVOCACIONES MALICIAS Y BAJAS | FOLIO MARITIMO No. |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

CANCELADA

FINES DIAGNOSTICOS

| | | |
|------------------------|-----------------------------|--|
| FECHA DIAS ANTERIOR | PREVISIONES Y OBSERVACIONES | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |
| | | |

CANCELADA

FINES DIAGNOSTICOS