

ción 1ª. Del derecho de persecución de los acreedores quirografarios sobre los navíos —*Sección II.* Del préstamo á la gruesa.—*Sección III.* De la hipoteca marítima.—*Sección IV.* De los privilegios sobre los navíos.—*Sección V.* Del embargo y venta de los navíos.

SECCION 1ª — DEL DERECHO DE PERSECUCION DE LOS
ACREEDORES QUIROGRAFARIOS SOBRE LOS NAVIOS.

950. Conforme al derecho común, los acreedores quirografarios tienen un derecho de prenda general sobre los bienes del deudor (art. 3092 del Cod. Civil). (1). Este derecho es muy precario, por lo mismo que se extingue en caso de enajenación á título particular; los acreedores quirografarios no pueden alcanzar excepcionalmente los bienes enajenados por su deudor, sino en caso de fraude en virtud del art. 1167 del Código Civil (2) ó en caso de quiebra de su deudor, conforme á los arts. 446^b y 447 del Código de Comercio (3). Sobre los navíos, al contrario, el Código reconoce aun á los acreedores quirografarios un derecho de persecución en caso de enajenación. Se derogan así dos principios de derecho común: *a.* No hay derecho de persecución sobre los muebles; *b.* Aun sobre los inmuebles, no hay un derecho de persecución sino en provecho de los acreedores hipotecarios privilegiados. Dos razones explican la admisión del derecho de persecución sobre los navíos. En primer lugar estos constituyen frecuentemente una parte notable de la fortuna de sus propietarios sobre la cual han debido contar los acreedores para ser pagados. Después, sobre los muebles ordinarios, sería molesta la

[1] Arts. 1928 del Cód. Civ. del D. F. de México.

[2] Art. 1683 y sigts. del Cód. Civ. del D. F. de México.

[3] Arts. 1001-1002 y 1003 del Cód. de Comercio de México.

CAPITULO VII

DE LOS DERECHOS DE LOS ACREEDORES QUIROGRAFARIOS
SOBRE LOS NAVIOS. DEL PRESTAMO Á LA GRUESA. DE
LA HIPOTECA MARITIMA. DE LOS PRIVILEGIOS SOBRE
LOS NAVIOS. DEL EMBARGO Y DE LA VENTA DE LOS NA-
VIOS.

949. Las embarcaciones de mar, como los demás bienes, son la prenda de los acreedores del propietario, y estos tienen derechos diferentes, según que son quirografarios, privilegiados ó hipotecarios. Pero, desde el punto de vista de los derechos de los acreedores sobre los navíos, nuestras leyes derogan, bajo varios respectos, los principios del derecho común. Ellas reconocen á los acreedores aun puramente quirografarios un derecho de persecución del todo especial sobre los navíos. Como este derecho de persecución no constituiría una garantía suficiente para determinar á los terceros á abrir crédito á los propietarios de navíos, nuestras leyes ponen á disposición de estos dos medios de crédito real, el préstamo á la gruesa y la hipoteca marítima. Además, ellas atribuyen á numerosos créditos, privilegios sobre los navíos, en razón de sus causas. Los acreedores quirografarios, privilegiados ó hipotecarios, tienen el derecho de embargar y hacer vender el navío de su deudor; este embargo y esta venta son sometidos á reglas particulares. Se tratará en resumen en este capítulo.—*Sec-*

existencia de un derecho de persecución, por lo mismo que son objeto del comercio; este derecho no puede dañar al comercio de mar en tanto que recae sobre los navíos, porque ellos son el instrumento y no el objeto del comercio de mar.

El derecho de persecución de los acreedores quirografarios, como por lo demás, el de los acreedores privilegiados, tiene sobre el navío menos fuerza que el de los acreedores hipotecarios: éste se extingue menos fácilmente.

La existencia del derecho de persecución de los acreedores quirografarios sobre los navíos, no está reconocido expresamente por el Código de Comercio; este derecho era admitido por la Ordenanza de 1681 y algunas disposiciones del Código lo consagran al menos implícitamente. El art. 190 del Código de Comercio dispone que, los navíos están afectos á las deudas del vendedor, *y especialmente á los que la ley declara privilegiadas*. Estas últimas palabras indican que hay otras deudas que las privilegiadas á las cuales está afecto el navío; no pueden ser sino las deudas quirografarias del vendedor; porque el Código de 1807 no admitía la hipoteca marítima que la ley de 10 de Diciembre de 1874 ha introducido en nuestra legislación.

Por lo mismo que las enajenaciones de navíos no tienen efecto respecto de los terceros sino á partir de la translación en aduana, el derecho de persecución corresponde á todos los acreedores del vendedor, aun posteriores á la enajenación, con tal que sus créditos hayan tenido nacimiento antes del cumplimiento de las formalidades de la translación en aduana (1).

951. *Causas de extinción del derecho de persecución.*— Por lo mismo que el derecho de persecución es un derecho accesorio, se extingue con el crédito mismo á que está li-

(1) Arts. 646, 647, 648, 649, 650, 651 y sig. del Cód. de Comercio de México.

gado, art. 193, párrafo 1, del Código de Comercio. Pero si el derecho de persecución no se extinguiera así sino por vía de consecuencia, tendría á veces una duración demasiado larga, lo que podría importar una traba á la transmisión de los navíos. La ley ha debido, en consecuencia, admitir que el derecho de persecución de los acreedores quirografarios ó privilegiados puede extinguirse por causas particulares, aun cuando el crédito que garantiza subsista todavía. El Código menciona dos causas de extinción del derecho de persecución; 1º, la venta sobre embargo; 2º, la venta voluntaria cuando va acompañada de ciertos hechos.

El derecho de persecución se extingue, en primer lugar, de pleno derecho, *por la venta judicial hecha en las formas requeridas por el título II, libro II del Código de Comercio* (art. 193, párrafo 2) (1) Esta disposición se refiere al menos principalmente á la venta sobre embargo; la publicidad, que rodea esta venta, garantiza que ella se hará por el precio más elevado posible. En consecuencia, después de una venta sobre embargo de un navío, hecha sobre su deudor, los acreedores de éste no pueden ya inquietar al adquirente; es claro que ellos conservan sus derechos sobre el precio en tanto que no ha sido pagado.

La venta voluntaria de un navío no produce por sí misma la extinción del derecho de persecución; este efecto no se produce sino cuando se llenan varias condiciones. Según el art. 193, párrafo último, el derecho de persecución se extingue. . . . *cuando después de una venta voluntaria el navío haya hecho un viaje por mar bajo el nombre y á los riesgos del adquirente, y sin oposición por parte de los acreedores del vendedor* (2). Resulta de aquí que, para que haya extinción del derecho de persecución después de una venta

(1) Arts. 649 y 657 de Cód. de el Comercio de México.

(2) Art. 648 del Cód. de Comercio de México.

voluntaria, deben reunirse tres condiciones; es necesario: 1.º, que el navío haya hecho un viaje por mar; 2.º, que este viaje se haya verificado bajo el nombre y á los riesgos del adquirente; 3.º, que este viaje haya terminado sin oposición por parte de los acreedores del vendedor.

Es preciso darse cuenta del objeto general de estas tres condiciones, cada una de las cuales debe ser examinada aparte. Los acreedores privilegiados sobre los navíos y los acreedores quirografarios no tienen que llenar ninguna personalidad de publicidad análoga á la inscripción de las hipotecas para revelar á los terceros la existencia de sus derechos. Es necesario, pues, en defecto de una notificación individual que es imposible, notificarles colectivamente la enajenación del navío y ponerlos en mora de hacerse conocer so pena de caducidad. Si los acreedores responden á esta notificación dándose á conocer, conservan intacto su derecho; si no responden á ella, se reputa que han renunciado á su derecho de persecución que se purga entonces, como en caso de venta sobre embargo por el solo efecto de esta venta.

1.º *Viaje de mar.*—El art. 194 determina el sentido de esta expresión desde el punto de vista de la extinción del derecho de persecución.

2.º *Viaje bajo el nombre y á los riesgos del adquirente.*—Esto significa que el adquirente debe haber llenado la formalidad á consecuencia de la cual está sujeto hacia las administraciones públicas á las diversas obligaciones que incumben á los propietarios de los navíos (esta formalidad es la de traslación en aduana) y que las expediciones del navío (despedida, acta de afrancesación) han sido requisitados en nombre del adquirente.

3.º *Falta de oposición de los acreedores.*—El viaje por mar hecho en nombre y á riesgo del adquirente, interpela colectivamente á los acreedores; puestos en mora para hacerse conocer, deben para responder á la interpelación, for-

mular oposición al pago del precio en manos del adquirente. Si á pesar de esto, el adquirente pagase su precio al vendedor, quedaría expuesto al derecho de persecución de los acreedores oponentes. Es preciso que no se haya hecho la oposición para que quede extinguido el derecho de persecución.

952. Aunque más fuertes que sobre todos los demás bienes, los derechos de los acreedores quirografarios sobre los navíos están lejos de darles una seguridad completa; están sometidos á la ley del concurso y su derecho se extingue bastante fácilmente. Así, para tener crédito, es necesario que el propietario de un navío ó el capitán pueda afectar especialmente su buque á sus acreedores. Esta afectación puede resultar de un préstamo á la gruesa ó de la hipoteca marítima.

SECCIÓN II.—DEL PRÉSTAMO Á LA GRUESA (1).

953. No hay industria que tenga necesidad de más capitales que la de los armamentos. Los propietarios de navíos tienen necesidad de sumas importantes para armarlos, equiparlos, ponerlos en estado de tomar un cargamento, repararlos si ha lugar en curso de viaje. Los comerciantes que quieren fletar un buque tienen necesidad de dinero para pagar el precio de sus mercancías y hacerlas trasportar. Estas personas tienen necesidad frecuentemente de tomar prestado. Para reembolsar las sumas prestadas, los armadores y los cargadores cuentan con el éxito de sus empresas; pero puede suceder que, á consecuencia de riesgos marítimos, el navío ó el cargamento perezcan en totalidad ó en parte ó sufran averías. Los mutuuarios pueden experimentar enton-

(1) Código de Comercio Francés, arts. 311 á 331.—Arts. 794 á 811 del Cód. de Comercio de México.

ces grandes dificultades para reembolsarse de la suma prestada. Para escapar á estas dificultades les basta no obligarse al reembolso sino para el caso en que, ya el navío, ya el cargamento, llegue al puerto de su destino felizmente y sin haber sufrido averías. El prestamista soporta en este caso riesgos análogos á los que soporta el asegurador marítimo. Se logra encontrar prestamistas en condiciones tan onerosas para ellos, confiriéndoles ventajas especiales. En primer lugar el navío ó el cargamento, cuya suerte debe influir sobre el crédito del prestamista, le está especialmente afectado de tal manera que por medio de un privilegio el prestamista pasa antes que los demás acreedores del que toma prestado á la categoría determinada por la ley. En seguida, para el caso de feliz arribo, el que toma prestado se obliga á pagar, además del capital, un interés á veces bastante elevado que ni aun estaba limitado, aun en la época en que el interés no era libre en materia comercial (antes de la ley de 13 de Enero de 1886); este interés está garantizando por el mismo privilegio que el capital.

Al préstamo en que el prestamista soporta así los riesgos de mar se da el nombre de *préstamo á la gruesa venturosa*, en razón de los riesgos corridos por el prestamista. Este contrato se llama también *préstamo á la gruesa, contrato á la gruesa, préstamo á vuelta de viaje* (1). Se llama al prestamista *prestamista ó dador á la gruesa*, y al que pide prestado *mutuario ó tomador á la gruesa*. El interés prometido al prestamista recibe el nombre de *provecho marítimo, cambio marítimo, interés ó provecho náutico prima de gruesa*.

Puede decirse que el préstamo á la gruesa es una mezcla de dos contratos, el préstamo y el seguro marítimo. Lo mismo que en caso de accidente de mar, el asegurador de-

(1) Este nombre viene de que ordinariamente la suma prestada no debe ser reembolsada sino á la vuelta del viaje.—Art. 794 del Cód. de Comercio de México.

be pagar una indemnización al asegurado, el prestamista pierde el derecho de hacerse reembolsar la suma prestada en todo ó en parte. Por lo demás, este contrato interviene en dos circunstancias diferentes; el préstamo á la gruesa se hace, ya por el propietario del navío, ya en curso de viaje por el capitán. El propietario puede tomar prestado á la gruesa antes de la partida, particularmente para subvenir á los gastos de armamento. Está obligado entonces sobre todos sus bienes por el capital y el provecho marítimo; solamente su obligación desaparece por completo ó se reduce en caso de pérdida ó de avería de la cosa afectada al préstamo. En este caso el prestamista desempeña en verdad el papel del asegurador en el sentido de que los accidentes de mar le quitan totalmente ó en parte el derecho de hacerse reembolsar por el que pide prestado.

El préstamo á la gruesa antes de la partida, que era muy conocido antiguamente, se ha hecho muy raro. Esto se explica por muchas causas. La necesidad del anticipo por el prestamista hace que se encuentre más fácilmente un asegurador que un mutuante. Después, por lo mismo que éste hace un desembolso, exige frecuentemente una utilidad marítima más elevada de lo que sería una prima de seguro. En fin, admitiendo la hipoteca marítima, la ley de 10 de Diciembre de 1874 ha suprimido el privilegio del préstamo á la gruesa anterior á la partida. La desaparición de este privilegio que, estando en primer lugar respecto de la hipoteca marítima, le hubiera quitado toda su utilidad, ha dado el último golpe al préstamo á la gruesa antes de la partida.

Se recurre al préstamo á la gruesa en curso de viaje cuando se tiene que proveer á gastos de reparacion, á compras de vituallas ú otras necesidades urgentes; entonces el capitán toma prestado sobre el navío ó sobre el cargamento. Para evitar los abusos la ley prescribe solamente cier-

tas formalidades (art. 234 del Cód. de Comercio) (1). En este contrato la analogía con el seguro es mucho menor que en el préstamo á la gruesa anterior á la partida. Hay entonces una especie de obligación real que pesa sobre el navío ó sobre el cargamento. El capitán no está obligado, puesto que ha tomado prestado en nombre del propietario del navío y éste tiene la facultad de abandono en virtud del art. 216 del Código de Comercio.

El préstamo á la gruesa hecho con curso de viaje, aunque todavía bastante frecuente, tiende sin embargo á desaparecer. Hoy los armadores tienen representantes en los puertos de escala más importantes y estos representantes se encargan de remitir al capitán las sumas que pueden serle necesarias á consecuencia de accidentes imprevistos.

954. En el préstamo á la gruesa, además de las condiciones esenciales exigidas en todos los contratos, hay cuatro elementos esenciales: 1º, una suma prestada; 2º, una cosa afectada al reembolso del capital prestado y de la utilidad marítima; 3º, riesgos marítimos corridos por la cosa afectada al préstamo y puestos á cargo del prestamista; 4º, una utilidad marítima estipulada en beneficio del prestamista (2).

Es necesario observar: *a.* que, en principio, las cosas que pueden ser aseguradas, son las que pueden obligarse al préstamo á la gruesa; *b.* que, por regla general, el prestamista corre los mismos riesgos que el asegurador.

955. Puede suceder que el navío ó el cargamento hayan sido afectados á varios préstamos á la gruesa ó hayan sido á la vez objeto de un préstamo y de un seguro. ¿Cómo se arreglan los conflictos que surgen entre los prestamistas ó entre el prestamista á la gruesa y el asegurador?

(1) Arts. 795, 796, 797 y 799 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 796 del Cód. de Comercio de México.

Concurso de varios préstamos á la gruesa.—No se pueden hacer sobre una misma cosa ni un préstamo ni varios préstamos que excedan del valor de la cosa obligada.

En caso de violación de esta regla los préstamos últimos en fecha son reducidos por el exceso, es decir, que este exceso es debido á todo evento como si hubiera sido objeto de un préstamo ordinario. Pero puede suceder que una cosa haya sido obligada por varios préstamos á la gruesa que no exceden su valor en el momento en que se han hecho y que, á consecuencia de accidentes de mar, este valor se encuentra reducido á menos del monto de los préstamos. Es necesario entonces determinar en qué orden pueden hacerse pagar los diferentes prestamistas las sumas que se les deben sobre la cosa que les está afectada. Para resolver esta cuestión hay que distinguir varios casos.

1º Cuando se trata de varios préstamos hechos todos antes de la partida, los prestamistas concurren. Esto demuestra bien que el préstamo á la gruesa anterior á la partida es un medio de crédito insuficiente y vicioso; el que ha hecho el primer préstamo en fecha, jamás está cierto de que, á consecuencia de préstamos posteriores, no tenga que soportar el concurso de otros prestamistas.

2º Si, entre los préstamos á la gruesa, los unos se han hecho antes de la partida y los otros durante el viaje ó en épocas distintas durante el mismo viaje ó durante viajes diferentes, la regla es del todo diversa; son los últimos prestamistas en fecha los que son preferidos, art. 323 del Código de Comercio (1). Esta regla se explica por la consideración de que los préstamos, haciéndose para las necesidades de la navegación, han servido para la conservación de la prenda obligada por los préstamos anteriores. Puede

(1) Art. 805 del Cód. de Comercio de México.

decirse que los últimos prestamistas en fecha: *salvam fecerunt pignoris causam*.

Conflicto entre el préstamo á la gruesa y el seguro.— Este conflicto se presenta cuando un navío ó un cargamento ha sido obligado á un préstamo á la gruesa y ha sido asegurado.

No se pueden hacer un seguro y un préstamo á la gruesa sobre una cosa por una suma excedente al valor de ella; de otro modo el propietario estaría interesado en la pérdida. Así, supongamos que una persona haya pedido prestado sobre mercancías que valen 50.000 francos una suma igual; esta no puede asegurar estas mercancías y á la inversa, si las ha hecho asegurar en un principio por 50.000 francos, ella no puede tomar prestado á la gruesa sobre estas mercancías. Si un préstamo y un seguro de 50.000 francos cada uno fueran posibles sobre estas mercancías, en caso de pérdida, el propietario no tendría que reembolsar la suma prestada y cobraría 50,000 francos del asegurador, mientras que en caso de feliz arribo, debería reembolsar la suma prestada y no cobraría ninguna indemnización.

Por lo demás, el seguro anterior no es un obstáculo sino para los préstamos á la gruesa hechos antes de la partida; no impide en modo alguno, cualquiera que sea el monto de la suma asegurada, hacer empréstitos en curso de viaje. Estos empréstitos se contraen en interés de los aseguradores mismos; tienen generalmente por causa acontecimientos de mar de que los aseguradores son responsables.

Pero nada impide hacer, antes de la partida, á la vez un préstamo á la gruesa y un seguro, si han un alimento suficiente para los dos contratos. Así, mercancías valiosas de 40,000 francos pueden ser aseguradas por 20,000 y ser obligadas á un préstamo de igual suma. Pero, si á consecuencia de un accidente de mar, no quedan sino despojos, hay que determinar cuáles son sobre estos despojos los de-

rechos respectivos del asegurador á quien se ha hecho el abandono y del prestamista que no tiene acción personal contra el mutuuario. El Código (art. 331) admite que el asegurador y el prestamista concurren en proporción de su interés respectivo (1).

956. *Comparación entre el préstamo á la gruesa y el seguro marítimo.*—Entre ambos contratos hay numerosos puntos de semejanza; pero existen también algunas notables diferencias.

Se parecen particularmente, desde los puntos de vista siguientes:

1° Hay una persona (el prestamista ó el asegurador) que toma á su cargo los riesgos de mar á los cuales están expuestas las cosas de otro. 2° Hay un precio de los riesgos, la utilidad marítima ó la prima. 3° El préstamo á la gruesa no puede ser para el que pide prestado una causa de enriquecimiento, lo mismo que el seguro no puede enriquecer al asegurado. 4° La responsabilidad del prestamista es, en general, la misma que la del asegurador.

Difieren, al contrario, particularmente bajo las relaciones que siguen:

1° El prestamista hace un anticipo que, según los casos, no se le restituye del todo ó no se le devuelve sino en parte. El asegurador no entrega nada al asegurado al tiempo de la conclusión del contrato; no está obligado á pagarle una indemnización si no es que se produzca un accidente de mar. 2° También, en caso de averías, el que toma prestado, á diferencia del asegurado, no representa el papel demandante sino el de demandado. 3° La utilidad marítima, á diferencia de la primera, no es pagadera sino en caso de feliz arribo.

[1] Art. 8ro del Cod. de Comercio de México.

SECCION III.—DE LA HIPOTECA MARITIMA (I)

957. En general todos los bienes pueden ser, según son inmuebles ó muebles, hipotecados ó dados en prenda. Antes de la ley de 10 de diciembre de 1874, no sucedía así con las embarcaciones de mar; una razón de derecho hacía imposible la hipoteca de los navíos y una razón de hecho impedía darlos en prenda. Los inmuebles son, en nuestra legislación (Cód. civil, art. 2118), los únicos susceptibles de hipoteca (2) y los navíos son muebles (Cod. civil, artículo 190, párrafo 1) (3). En derecho, nada se oponía sin duda á la constitución en prenda de los navíos; pero la constitución en prenda supone la toma de posesión del acreedor prendario y no se comprende cómo el propietario de un buque que tiene necesidad de dinero para hacerlo navegar, lo condene á la inmovilidad, transmitiendo su posesión á su acreedor. Es cierto que siempre se ha podido afectar un navío á un acreedor, recurriendo á un préstamo á la gruesa. Pero éste es un medio de crédito insuficiente bajo muchos respectos. Desde luego el que presta á la gruesa antes de la partida está expuesto á sufrir el concurso de todos los que prestan en las mismas condiciones (núm. 955). No hay ningún medio de publicidad que permita á un prestamista á la gruesa saber si el navío ha sido ya afectado á otros prestamistas. Después, el crédito del prestamista está amenazado por todos los accidentes de mar que pueden alcanzar al navío. En fin, en razón misma de los riesgos que corre, el prestamista exige frecuentemente una utili-

[1] La ley de 10 de Julio de 1885 [que reemplaza la ley de 16 de diciembre de 1874]—Art. 646 fr. VIII del Cód. de Comercio de México.

[2] Art. 1823 del Cod. Civ. del D. F. de México.

[3] Art. 691 del Cód. Civ. del D. F. de México.

dad marítima elevada y así esta especie de empréstito puede ser causa de ruina para el que pide prestado.

La insuficiencia del préstamo á la gruesa como medio de crédito, la imposibilidad de derecho ó de hecho de hipotecar ó de dar en prenda los navíos eran muy inconvenientes para la industria de los armamentos y para la de las construcciones marítimas que tienen necesidad de tantos capitales. Estaban reducidos, para procurárselos, á recurrir á operaciones torcidas cuya validez era dudosa; para remediar esta situación la ley de 10 de diciembre de 1874, ha admitido que los navíos pueden ser hipotecados. Se ha introducido así una derogación á la regla general de nuestra legislación que excluye toda hipoteca sobre los muebles. Esta derogación, que se explica por razones de utilidad práctica, puede justificarse teóricamente. Sobre los muebles, en general, la ausencia de todo derecho de persecución, haría de la hipoteca una garantía muy precaria. Para los navíos, siendo ya admitido el derecho de persecución en favor de los acreedores privilegiados y quirografarios, no podía haber inconveniente en admitirle para una nueva clase de acreedores. Además, para los muebles, en general, la organización de un sistema de publicidad es imposible; no se sabría en razón misma del frecuente cambio de lugar de los muebles, en qué lugar deberían cumplirse las formalidades de publicidad para que los terceros tuviesen fácilmente conocimiento de ellas. Pero los navíos tienen una especie de domicilio legal, su puerto de residencia ó de matrícula (núms. 812 y 815); allí es donde se llenan las formalidades concernientes á la transmisión de la propiedad de los navíos. Era muy sencillo hacer cumplir en el mismo lugar las formalidades de publicidad relativas á las hipotecas establecidas sobre los navíos. Bajo el imperio de la ley de 1874, el número de las hipotecas marítimas constituidas han sido muy restringidas y se ha atribuido en parte este fracaso de la institución nueva á los