

vicios de la ley; así la de 10 de julio de 1885, que ha reemplazado completamente la ley de 1874, ha introducido varias modificaciones importantes. La hipoteca marítima tiene sin duda mucha analogía con la hipoteca terrestre; pero también difiere de ella desde importantes puntos de vista. Resumiremos las reglas que rigen la hipoteca marítima, indicando estas diferencias.

958. *Causas de hipoteca.*—Las hipotecas terrestres son convencionales, legales ó judiciales (arts. 2,116, 2,117, 2,121, 2,123 del Cód. Civil) (1); la hipoteca marítima no puede establecerse sino por convención (Ley de 10 de Julio de 1885, art. 1). Se ha querido favorecer el crédito marítimo y sólo la hipoteca convencional puede ser útil desde este punto de vista.

2. *Navíos que pueden ser hipotecados.*—Se pueden hipotecar los inmuebles aun de la más pequeña dimensión. Los únicos navíos susceptibles de hipotecas son los de 20 toneladas al menos. Cuando un navío no alcanza este tonelaje, la construcción y el armamento no exigen de ordinario, capitales bastante importantes para que sea necesario un llamamiento de crédito.

Por lo demás, un navío en construcción puede ser hipotecado también como un navío ya construido (art. 5). La hipoteca de un navío en construcción puede ser útil al constructor para procurarse los capitales que le son necesarios para acabar el navío. Es también ventajosa para el que ha mandado un navío á un constructor, á fin de asegurar el reembolso de las sumas pagadas á medida que adelanta el navío, en caso de quiebra del constructor antes de que el navío esté acabado.

3. *Formas de la constitución.*—El Código Civil (art. 2,127) (2) exige una acta notariada para la constitución de

(1) Arts. 1,856 y 1,889 del Cód. Civ. del D. F. de México.

(2) Arts. 1,858, 1,869 y 1,870 del Cód. Civ. del D. F. de México.

la hipoteca terrestre. La ley (art. 2) exige un escito para la constitución de la hipoteca marítima, pero se contenta con un instrumento privado. Se ha querido evitar los gastos.

4. *Publicidad.*—La hipoteca marítima como la hipoteca terrestre debe ser inscrita para ser oponible á los terceros y no tiene prelación sino desde el día de la inscripción, art. 6. Pero, mientras que para las hipotecas terrestres la inscripción se opera por un conservador especial de las hipotecas, para las hipotecas marítimas, las funciones de conservador son llenadas por el receptor principal de las aduanas que opera la inscripción en un registro especial. La inscripción de la hipoteca marítima, como la de la hipoteca terrestre no conserva sus efectos sino durante diez años y está, por consiguiente, sometida á la renovación (art. 11 de la ley de 1885 y 2154 del Cód. Civil) (1).

5. *Hipoteca constituida sobre una parte indivisa. Partición.*—Un inmueble indiviso puede ser hipotecado por cada uno de los copropietarios por su parte indivisa solamente; para esto no hay necesidad del consentimiento de los demás copropietarios (2). En caso de partición, la hipoteca así constituida sobre una parte indivisa, subsiste ó se desvanece en virtud de la regla de la partición declarativa (art. 883 del Cód. Civil), según que el inmueble gravado esté comprendido ó no en el lote del copropietario que ha constituido la hipoteca. Cuando se trata de un navío indiviso, puede constituirse una hipoteca por el armador gerente con el consentimiento de la mayoría de los copropietarios (art. 220 del Código de Comercio) ó con la autorización del Juez en el caso del art. 233 del Código de Comercio (art. 3 de la ley de 10 de Julio de 1885). Además, cada

[1] Art. 1865 del Cód. Civ. del D. F. de México.

[2] *Contra:* Art. 1855 del Cód. Civ. del D. F. de México.



copropietario bien puede hipotecar su parte; pero no lo puede hacer sino con el consentimiento de la mayoría (artículo 3, párrafo último). Se ha querido impedir que las hipotecas constituidas sobre las partes indivisas del navío por cada uno de los copropietarios fuesen obstáculo á la constitución de una hipoteca sobre el navío entero para las necesidades de la navegación en el interés común. Cuando se ha establecido una hipoteca sobre la parte indivisa de un navío, ella subsiste aun cuando el navío esté colocado después de la partición en el lote de otro copropietario que el que ha constituido la hipoteca, art. 17. Se ha querido, al derogar así el art. 883 del Código Civil, que la hipoteca marítima fuese una garantía cuya desaparición no pudiese depender de los resultados eventuales de una partición. Por lo demás, esta derogación se comprende tanto mejor, cuanto que la hipoteca marítima no puede constituirse sobre una parte indivisa sin el consentimiento de la mayoría de los propietarios.

El acreedor á quien se ha constituido una hipoteca sobre una parte indivisa de un navío, no puede, en principio, hacer vender sino esta parte, por lo mismo que no tiene derecho sino sobre ella. Sin embargo, tiene derecho de embargar y hacer vender el navío entero cuando la hipoteca se extiende á más de la mitad, á cargo de llamar á la venta á todos los copropietarios (art. 17 de la ley de 10 de Julio de 1885).

6. La ley organiza para la hipoteca marítima como para la hipoteca terrestre un procedimiento de purga. Solamente para la purga de la hipoteca marítima los plazos son abreviados (arts. 18 á 22 de la ley de 10 de Julio de 1885). A diferencia de lo que se admite para la hipoteca terrestre, toda venta hecha judicialmente, aunque no fuese hecha sobre embargo, produce la purga por sí misma (art. 29 de la ley de 1885).

959. Los acreedores que tienen hipoteca sobre un na-

vío pueden temer que, á consecuencia de una venta hecha á extranjeros, el navío hipotecado deje de ser francés y que así el ejercicio de sus derechos se haga imposible ó al menos muy difícil. Aun se podría concebir que un deudor pícaro hubiese recurrido á semejante venta para hacer desaparecer la garantía, que ha dado á su acreedor; si esto fuera posible, la hipoteca marítima sería una garantía muy precaria. Así la ley de 1885 (art. 33) prohíbe la venta voluntaria de un navío gravado con hipotecas á un extranjero, sea en Francia, sea en el extranjero; declara nulo cualquiera acto ejecutado en fraude de esta prohibición y castiga al vendedor con las penas del art. 408 del Código penal, relativo al abuso de confianza.

960. Cuando la embarcación de mar grabada con hipoteca está asegurada, ¿pueden los acreedores hipotecarios ejercitar su derecho de preferencia sobre la indemnización del seguro, como lo ejercitan en caso de venta, sobre el precio? O, al contrario, ¿todos los acreedores tienen derechos iguales sobre esta indemnización? Las reglas de nuestra legislación han variado sobre esta cuestión. Es preciso distinguir á este respecto, tres períodos diferentes: el primero, que comprende desde la primera ley sobre la hipoteca marítima de 10 de diciembre de 1874 hasta la ley de 10 de Julio de 1885; el segundo, comprendido entre esta última ley y la de 19 de febrero de 1889, y el tercero que comienza con esta ley y en el cual nos encontramos.

1. La ley de 10 de diciembre de 1874 había admitido para los acreedores que tenían una hipoteca marítima, una disposición derogatoria del derecho común que parecía propia para substraer su derecho á los azares de la navegación y para hacer de la hipoteca marítima una seguridad seria. Se sabe que, en principio, hasta la ley de 19 de febrero de 1889 (art. 2), una indemnización de seguro no se consideraba como representando la cosa asegurada, así como el precio representa la cosa vendida. Así es como los acreedo-



res que tenían una hipoteca sobre una casa no podían ejercitar su derecho de preferencia sobre la indemnización del seguro debida en caso de incendio. La ley de 1874 (art. 17), admitía que *en caso de siniestro mayor* que sucediese á un navío hipotecado, los acreedores hipotecarios podían ejercitar su derecho sobre la indemnización del seguro debida por el asegurador al propietario del navío, como, en caso de venta, lo hubieran ejercitado sobre el precio del navío vendido. El asegurador, advertido por las inscripciones, debía entonces pagar la indemnización directamente á los acreedores hipotecarios; el pago hecho al propietario asegurado no habría sido liberatorio para el asegurador, de tal manera que hubiera estado sujeto á pagar una segunda vez la indemnización á los acreedores hasta la concurrencia de sus créditos.

2. Los acreedores criticaron vivamente la disposición de la ley que según pretendían ellos, podía exponerlos á pagar dos veces, y, tomando en cuenta sus protestas, la ley de 10 de julio de 1885 ha vuelto al derecho común, suprimiendo, por el silencio mismo guardado por ella sobre la cuestión, la subrogación de la indemnización del seguro al navío asegurado. Así los acreedores hipotecarios no podían tener un derecho exclusivo sobre esta indemnización sino en virtud de una cesión que les era consentida por su deudor.

3. La ley de 19 de Febrero de 1888 ha cambiado el derecho común. Ella dispone (art. 2): "*Las indemnizaciones debidas á consecuencia de seguros contra incendio, contra el granizo, contra la mortalidad de los ganados y los demás riesgos, se atribuyen, sin que haya delegación expresa, á los acreedores privilegiados ó hipotecarios según su clase. Sin embargo, los pagos hechos de buena fe antes de oposición son válidos.*" Esta disposición es muy general; prevee los seguros contra los riesgos de cualquiera especie y, por consiguiente, debe aplicarse á los seguros marítimos, como los demás.

Pero importa advertir que el sistema resultante de la ley de 19 de Febrero de 1889 no es el mismo que el de la ley de 10 de Diciembre de 1874. Según la ley de 1874 (art. 17), la inscripción valía oposición en manos del asegurador y el pago hecho al propietario del navío asegurado era nulo respecto del acreedor hipotecario. En virtud del art. 2 de la ley de 19 de Febrero de 1889, la inscripción no vale ya oposición; es necesario que se formule una oposición real para que el asegurador no pueda pagar válidamente al asegurado. Este sistema no puede tener los inconvenientes reprochados á la ley de 10 de Diciembre de 1874 por los aseguradores.

Es además necesario hacer constar:

1° Que la subrogación, de la indemnización al navío no existía, según la ley de 1874, sino en los casos de siniestros mayores, mientras que, según la disposición general de la ley de 1889, ella debe admitirse aun en caso de averías;

2° Que esta subrogación se admite en beneficio de los acreedores hipotecarios, mientras que la ley de 1874 (artículo 17) no la consagra sino para estos últimos;

3° Que la subrogación de la indemnización á la cosa asegurada, por lo mismo que está consagrada por la disposición general de la ley de 19 de Febrero de 1889 (art. 2), se aplica en beneficio de los acreedores privilegiados sobre mercanías aseguradas contra los riesgos de mar, como en beneficio de los acreedores que tienen hipoteca ó privilegio sobre un navío asegurado.

961. La hipoteca marítima, como la terrestre, contiene un derecho de persecución al mismo tiempo que un derecho de preferencia. Este derecho de persecución más fuerte que el de los acreedores privilegiados ó quirografarios, no se extingue, como este último, por efecto de una venta hecha judicialmente ó de una venta voluntaria seguida de un viaje á los riesgos y bajo el nombre del adquirente. (V.



núm. 951). Se extingue solamente por las causas que producen la extinción del derecho de persecución contenido en la hipoteca terrestre.

SECCIÓN IV.—DE LOS PRIVILEGIOS SOBRE LOS NAVIOS (1)

962. El interés del comercio de mar ha hecho establecer numerosos privilegios sobre los navíos aun fuera de los que consagra el Código Civil (arts. 2,101 y 2,102). El Código de Comercio los enumera y los clasifica, indicando los créditos á que son anexos (art. 191); después determina (art. 192) de qué manera puede cada acreedor privilegiado rendir la prueba de su crédito.

El legislador se ha preocupado de dos ideas principales. Desde luego ha querido aumentar el crédito de los que se dedican al comercio de mar, concediendo privilegios á la mayor parte de los créditos nacidos con motivo de las operaciones de comercio. Después ha tratado de evitar que los privilegios, acumulándose sobre un navío, hiciesen perder al propietario todo crédito para lo futuro y, con este objeto, se ha limitado la duración de los privilegios sobre los navíos: se ha admitido que jamás subsiste un privilegio sobre los navíos durante varios viajes y que así un navío navegando se desembaraza de los privilegios que le gravaban precedentemente. Por lo demás, como los demás privilegios muebles establecidos por los arts. 2,101 y 2,102 del Código Civil, los privilegios sobre los navíos están fundados, ya sobre consideraciones de humanidad, ya sobre una constitución tácita de prenda, ora sobre la conservación de un valor en el patrimonio del deudor.

(1) Código de Comercio, arts. 191, 192, 193, 194 y 196.

No podemos examinar aquí lo concerniente á los privilegios marítimos; por lo demás se ha hablado antes del privilegio que garantiza el crédito de los salarios de las gentes de mar (núm. 840) y del privilegio unido en materia de seguro marítimo, al crédito de la prima (núm. 947 bis).

El derecho de persecución de los acreedores privilegiados sobre los navíos se extingue de la misma manera que el de los acreedores quirografarios, es decir, por efecto de una venta sobre embargo ó de una venta voluntaria hecha bajo el nombre y á los riesgos del adquirente, arts. 193 y 194. (V. núm. 951). (1)

SECCION V.—DEL EMBARGO Y VENTA DE LOS NAVIOS (2)

963. Como todos los demás bienes, los navíos pueden ser embargados por los acreedores quirografarios, hipotecarios y privilegiados (art. 197, párrafo 1, del Código de Comercio). El legislador ha debido solamente, para impedir que un embargo perturbe las operaciones de comercio de mar, declarar en principio á los navíos inembargables en ciertas circunstancias. Ha arreglado también las formas del embargo y de la venta, las cuales han sido modificadas por la ley de 10 de Julio de 1885 (arts. 23 á 31); eran demasiado complicadas según el Código de Comercio. Mencionaremos solamente las reglas relativas á los casos en que los navíos son inembargables y al tribunal ante el cual se procede á la venta sobre embargo de las embarcaciones de mar.

964. Un navío no puede ciertamente ser embargado cuando está en alta mar. Varias disposiciones del Código

(1) Código de Comercio, arts. 197 á 215 y ley de 10 de Julio de 1885 (artículos 23 á 31). Arts. 641 á 665 del Código de Comercio de México.

(2) Arts. 646 á 665 del Código de Comercio de México.



de comercio, serían incompatibles con un embargo operado en estas circunstancias; el Código habla del lugar en que la embarcación está *amarrada*. Al contrario, el embargo de un navío que está en un puerto, es posible, en principio; sin embargo, el art. 213 del Código de Comercio declara que, por regla general, el navío aprestado para darse á la vela *no es embargable*. Un embargo operado entonces dañaría á todas las personas cuyos intereses se relacionaran con el navío; produciría la ruptura del alistamiento de los marinos y la detención de las mercancías de los cargadores. Según el art. 216, se considera que la embarcación está lista á darse á la vela cuando el capitán está provisto de sus *documentos de partida*. Por otra parte la inembargabilidad del navío listo á darse á la vela no es absoluta; el art. 215 autoriza el embargo del navío *en razón de deudas contraídas por el viaje que va á verificar*; gracias á estas deudas el navío está listo á partir; sería injusto que los acreedores sufriesen por el estado en que han contribuido á colocarlo. Pero el deseo del legislador de evitar que un embargo pudiera turbar una expedición marítima es tal que, aun en razón de deudas contraídas por el viaje que va á verificar el navío no es posible el embargo, si el deudor da al acreedor una caución asegurándole que la partida del navío no le causará perjuicio y que será pagado (1).

965. ¿Ante que tribunal debe procederse á la venta por embargo de un navío? Ante el tribunal *civil* del lugar del embargo. Una decisión del Consejo de Estado de 29 de Abril de 1809, ha reconocido en esta materia la competencia del tribunal civil, con exclusión de la del tribunal de comercio. Esta atribución de competencia se ha fundado en razones teóricas. El embargo de un navío no puede efectuarse sino en virtud de un título ejecutivo que es una sentencia del

(1) Art. 653 del Cód. de Comercio de México.

tribunal de comercio ó de otra jurisdicción, un instrumento público que acredita un contrato y los tribunales de comercio no pueden conocer de la ejecución de sus sentencias (art. 442 del Código de Comercio), ni *á fortiori* de la de las sentencias ó de actos que no emanan de ellos. Por lo demás, las disposiciones del Código y de la ley de 10 de Julio de 1885, hablan en varias ocasiones de los agentes de negocios, oficiales ministeriales que no existen en los tribunales de Comercio.