

Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.
Angel Ramos Brusiloff
Abogado Maritimista
Extraído del Manuel de Derecho Marítimo de su autoría.
Profesor Escuela Nacional de la Judicatura
2014

Antecedentes.

Históricamente existe una controversia doctrinal internacional entre los denominados créditos marítimos privilegiados y la hipoteca naval. Esa discusión que se plasma igualmente en la práctica judicial no escapa a los créditos y rangos de cualquier normativa, salvo se encuentren taxativamente plasmadas en el ordenamiento legal de un país.

El concurso entre los créditos y privilegios en el orden y en el tiempo es práctica común de discusión en todos los casos entre los acreedores quienes propugnan su rango y prelación al momento de cobrar su acreencia frente a otros, especialmente al momento de alguna licitación o adjudicación y hasta al concurrir en casos de quiebra o liquidación de activos.

En materia marítima no escapamos a esa controversia, los créditos privilegiados, los marítimos, los del puerto, los del Estado, los bancarios, los de los trabajadores, etc. Cantidad de intereses procurando cobrar.

No es menos cierto que todo se traduce a la clasificación que la norma interna y los convenios internacionales establecen. Sin embargo, muchas veces la legislación de un país entra en conflicto con el Convenio Internacional y se superponen estos créditos y privilegios que pueden traer serios conflictos si al momento de suscribir el convenio y de establecer la norma, los agentes responsables no tomen en cuenta esta situación originando conflictos económicos y jurídicos de grandes magnitudes y por demás, innecesarios.

En esta materia especial nos encontramos de una parte con el crédito marítimo y de la otra parte con la hipoteca naval. Orden y prelación.

Por eso al momento de adquirir una nave por compra, leasing o en fletamento es importante conocer el estado de las deudas marítimas, cuales créditos pueden afectarla y cuáles de ellas perseguirán el buque al momento de su transferencia.

La comunidad internacional a lo largo de los tiempos ha procurado la uniformidad de los créditos marítimos y la hipoteca naval. Si primer esfuerzo data en el 1926 cuando se aprueba impulsado por el Comité Marítimo Internacional el Convenio para la Unificación de Ciertas Normas Relativas a los privilegios marítimos y la hipoteca naval suscrita por 27 países.

Los países que promovían la protección del crédito marítimo frente a los que promovían la prelación de la hipoteca naval hicieron en definitiva que el convenio no tuviera mayores adhesiones.

Es así que el Comité Marítimo Internacional inicia la elaboración de un nuevo convenio internacional, el Proyecto de Nueva York de 1965, sin mayor aceptación. Es por eso que entonces el mismo CMI forma una Comisión del Sub Comité de privilegios e Hipotecas Marítimas presidida por el prestigioso profesor F. Belingieri que trazara unas líneas de reforma a ser conocidas en la Conferencia de Lisboa del 1985. Parte de esas notas unificadoras estaban concebidas a los aspectos reducir los créditos marítimos, mayor protección a los créditos hipotecarios, adecuación al Convenio de Embargo Preventivo de Naves del 1952 y la creación de un registro de créditos marítimos privilegiados (maritime liens), entre otras. Sin embargo esa iniciativa volvió a fracasar.

Ante tal fracaso el Profesor Belingieri lanzo la idea de unificar tanto el Convenio de Privilegio y de Hipotecas Marítimas del 1952 con el de Embargo Preventivo de Buques del 1952, sin mayor aceptación.

La UNCTAD y OMI constituyeron un grupo de expertos llamado Joint UNCTAD/IMO Intergovernmental Group of Experts on Maritime Liens and Mortgages and Related Subjects "JIGE" que durante más de tres años presentó sus trabajos en la Sexta Sesión de Londres (1989) sin tampoco lograr mayores resultados.

Como observaran el tema de la uniformidad es bastante complejo, ya en otras conferencias y manuales de estudio, hemos expuesto sobre el particular.

No obstante si observamos la siguiente tendencia uniforme:

1. Reconocer unos privilegios marítimos reducidos en número por delante de hipotecas, mortgages o cargas registradas; y,
2. Coordinar los registros nacionales en procura de la publicidad, orden y derechos.

Esto nos lleva a considerar que al momento de legislar el ordenamiento jurídico de nuestros países debe estar adecuada a estas tendencias, a los convenios internacionales y a establecer de manera uniforme el orden y la prelación tanto del crédito marítimo y las hipotecas navales que permitan crear confianza al sector financiero bancario, a los armadores, a los usuarios del comercio marítimo en sentido general.

El Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval de Ginebra del 1993.

Este Convenio que sigue al fracasado del 1967 no recoge las propuestas de la comisión de trabajo de UNCTAD-IMO, abandona la recomendación de la creación de un registro internacional de privilegios e hipotecas. Sin embargo es un convenio de gran importancia para el comercio marítimo y las partes involucradas a tomar en cuenta, por demás, fruto de un consenso de más de 50 países.

Aspectos de interés:

- Procura uniformidad internacional de los privilegios marítimos y la hipoteca naval por lo que cualquier país debe tomar en cuenta al momento de la adecuación de su legislación interna.
- Reconoce las hipotecas y gravámenes inscritos en otro Estado.
- Establece las garantías jurídicas para los acreedores hipotecarios y los gravámenes registrados en casos de cambio de propiedad o de matrícula de la nave.
- Incluyen nuevos privilegios marítimos: gastos de repatriación de la dotación y las cuotas de seguridad social.
- Elimina el privilegio por la contribución a la avería gruesa.
- Desaparecen la lista de los privilegios de los créditos marítimos por danos o pérdida del cargamento y efectos del pasaje transportados a bordo del buque.
- Excluyen todos los créditos por culpa extracontractual por daños relacionados con el transporte marítimo de hidrocarburos y sustancias peligrosas y los causados por propiedades radioactivas y toxicas del combustible nuclear o de productos o desechos radioactivos.
- Desaparece el rango privilegiado para el crédito por remoción de restos pero en el art. 12.3 introduce con preferencia de pago para los casos de venta forzosa de un buque varado o hundido que remueva la Autoridad Portuaria sin interés de la seguridad de la navegación o del medio ambiente marino.