

REVISTA CRÍTICA DE DERECHO INMOBILIARIO

DEDICADA, EN GENERAL, AL ESTUDIO DEL ORDENAMIENTO CIVIL Y ESPECIALMENTE AL RÉGIMEN HIPOTECARIO

Año IX

Agosto de 1933

Núm. 104

LA HIPOTECA NAVAL ⁽¹⁾

LA HIPOTECA Y LA SUBROGACIÓN REAL EN LOS CRÉDITOS DEL BUQUE

La mayoría de los autores incluyen a la indemnización de seguro dentro de la masa de bienes a los que grava la hipoteca, empleando para ello el mecanismo de la subrogación real. Nosotros estimamos que no es preciso razonar a base de la subrogación real, sobre todo desde el momento en que hemos aceptado la construcción teórica de la fortuna de mar como patrimonio autónomo de afectación, y que hemos admitido—como Cosack propugna—la afirmación de que el buque es el centro de la fortuna de mar y que cada buque lo es de una fortuna de mar diferente.

Aceptado este sistema, ya no tenemos por qué acudir a la subrogación real, ni es necesaria la complicación del problema con la aportación de un nuevo y complejo concepto jurídico. La explicación de por qué la indemnización de seguro (así como todos los demás créditos que a la fortuna de mar se deban y todos los derechos que en ésta encuentran su base) debe entrar a formar parte de la masa de bienes con los que se garantiza el crédito hipotecario, es mucho más sencilla aceptando el concepto de la fortuna de mar como patrimonio autónomo. Según ésta, al hipotecarse un buque, lo que se hipoteca es la fortuna de mar *toda* de la que ese buque es centro y objeto visible cierto. Y si lo que se hipoteca es la fortuna de mar, los créditos subrogados, ¿no forman parte de esa fortuna desde el momento que por el buque

(1) Véanse los números 99 a 101 y 103 de esta Revista.

y en atención al buque nacieron y son exigibles? La contestación afirmativa se impone con toda evidencia, desapareciendo así todo asomo de duda, y se justifica plenamente la inclusión de todas esas acciones, indemnizaciones y derechos en la masa de bienes que garantiza al crédito hipotecario, por pertenecer a la fortuna de mar, que es la entidad genérica que se hipotecó, aunque concretada ésta, para los efectos de constitución, en su cabeza visible, que es el buque. No nos encontramos, pues, ante un reemplazamiento, ante una subrogación, sino ante el mismo patrimonio que se hipotecó; las indemnizaciones debidas no reemplazan al buque, sino que constituyen uno de los elementos de que el patrimonio como pluralidad se integra; son, en una palabra, parte del patrimonio mismo.

Asimismo, y refiriéndonos al caso concreto de las indemnizaciones debidas por averías ocasionadas al buque hipotecado, entendemos que deben entrar a formar parte de la masa de bienes sobre los que la hipoteca se va a ejecutar, ya que, en última instancia, no hacen sino nivelar la disminución de valor que la avería ocasionó al buque, es decir, a la garantía del crédito, entrando, por consiguiente, en la fortuna de mar y adquiriendo igual condición que el buque mismo.

Pueden plantearse aquí tres casos diversos: o bien el naviero ha percibido la indemnización y con ella ha reparado la avería, y entonces no existe problema alguno, o bien el naviero percibió la indemnización y no reparó la avería, y entonces ésta deberá poder ser reclamada privilegiadamente por el acreedor hipotecario, como elemento integrante, según nuestro criterio, de la fortuna de mar (según numerosos y respetados autores, en concepto de subrogación real); y finalmente, en el caso de que la indemnización no se hubiese percibido, lo que se cederá al acreedor hipotecario que ejecute su crédito será la acción pertinente para reclamarla.

En cuanto a las subvenciones postales y a las primas nacionales para fomento de la navegación comercial, ¿deben formar parte de la masa de bienes hipotecados? Creemos que sí; las subvenciones postales, porque no son sino una compensación económica de un transporte (de correspondencia o similares) que el buque hace en beneficio del Estado, y en este sentido puede con-

siderárselas análogas al flete ; y en cuanto a las primas nacionales, porque concediéndose éstas en atención al mayor desarrollo de la navegación comercial, sólo a la fortuna de mar hacen referencia, sólo a ella pertenecen, y consiguientemente deben seguir su misma suerte. La dificultad, tanto en uno como en otro caso, estriba en lo complicada que resulta la descomposición de las sumas concedidas, motivo causal éste de que se haya negado en numerosas ocasiones la comprensión en la masa de bienes hipotecados de tales indemnizaciones.

Y a todo esto lo abona el que con ello se favorece al acreedor hipotecario, con lo que se fomenta el crédito marítimo, que es el fin principal que la hipoteca naval y la legislación mercantil marítima deben perseguir.

EJECUCIÓN DEL CRÉDITO HIPOTECARIO

Vencido el crédito hipotecario, precísase para su ejecución el requerimiento del deudor, que puede ser :

- a) Judicial.
- b) Por medio de Notario o agente mediador.

El requerimiento no sólo se da cuando el crédito está vencido, sino también en otros casos, como los que señala el artículo 39 de la ley de Hipoteca Naval. En todos esos casos el acreedor puede ejecutar su derecho contra la nave. Si una vez requerido de pago el deudor, no satisface el crédito por el que se le requiere, puede el acreedor reclamar al Juez el pago de la deuda y el embargo de las naves, según lo dispuesto en el artículo 42. Cerciorado el Juez de la existencia del crédito y de la falta de pago, manda el embargo, según dispone la ley de Enjuiciamiento civil, por medio del procedimiento de apremio que para los inmuebles se sigue. El artículo 43 de la ley de Hipoteca Naval es dispositivo en esta materia.

EXTINCIÓN DE LA HIPOTECA NAVAL

En cuanto a las causas de extinción de la hipoteca naval, rigen las mismas normas comunes del Derecho inmobiliario sobre

extinción de las hipotecas. La naturaleza real del derecho del acreedor y el carácter de accesoriedad inherente a la garantía, hacen iguales las causas de extinción, a las cuales aún se añaden algunas otras particulares y específicas de la hipoteca naval, que se hallan teñidas de la especialidad que caracteriza muchas de las normas del Derecho marítimo.

Los motivos de extinción de la hipoteca naval son :

1.º La extinción del crédito hipotecario, es decir, de la obligación principal por el pago de la misma. (Artículos 1.110 y 1.156 del Código civil.)

2.º Por destrucción (pérdida) de la nave hipotecada, ya que el derecho real no puede subsistir sin el objeto sobre que recae. Artículo 1.156 del Código civil. Sólo quedan a salvo, cuando esto ocurre, los derechos resultantes de la indemnización por seguro y los fletes que legalmente deban comprenderse en la hipoteca; también subsisten todos los demás derechos y acciones correspondientes en activo a la fortuna de mar, de los que ya nos hemos ocupado al tratar de la hipoteca naval en relación con la subrogación real.

3.º Por el abandono liberatorio del buque a los acreedores. (Artículos 587 y 588 del Código de Comercio.) Es éste uno de los medios de extinción característicos del Derecho marítimo, y es la fórmula que se emplea para limitar la responsabilidad del naviero.

4.º Por renuncia del acreedor de la acción que le compete o condonación de la deuda. (Artículos 1.187 y siguientes del Código civil.)

5.º Por la transcripción del acto de venta voluntaria que perjudica a la hipoteca naval, según lo dispuesto en el artículo 18 de la ley. Este motivo se halla íntimamente ligado con la purga de la hipoteca naval, de la que inmediatamente nos ocuparemos con detenimiento.

6.º Por confusión de derechos; es decir, cuando se reúnan en una misma persona los conceptos de acreedor y deudor, según el artículo 1.192 del Código civil.

No creemos que la compensación pueda aplicarse a la hipoteca naval, por la índole real, de *jus in re*, que al crédito hipotecario es inherente.

Réstanos, finalmente, la prescripción de la hipoteca naval,

modo de extinción del que nos ocuparemos en el último capítulo de este trabajo.

PURGA DE LA HIPOTECA NAVAL

La enajenación de la nave hipotecada no extingue la hipoteca; esto—que es el derecho de persecución—es lo que se pudiera llamar el primer principio, el más elemental e imprescindible del Derecho hipotecario marítimo y del común.

Pero este derecho de persecución, que es una garantía del crédito, es también un peligro para el adquirente del bien hipotecado; y ese peligro entorpecería el libre movimiento de la circulación de la propiedad si no tuviese alguna limitación, si no se concediese al comprador un medio de defensa. No sería fácil el cambio de dominio si el adquirente quedara expuesto a la evicción de los acreedores del vendedor, sin tener un medio de prevenir su procedimiento judicial por el cual consiga la plena y tranquila posesión del bien que adquirió. Con este fin, las modernas legislaciones hipotecarias han creado un medio de liberar el bien hipotecado y voluntariamente enajenado, de todos los privilegios e hipotecas válidamente inscritos, que podrían dar lugar al cumplimiento del derecho de persecución contra el adquirente. Este medio de liberación es el conocido por *purga* de la hipoteca.

Una definición aceptable de *purga* es la que Guajardo-Fajardo, glosando—casi transcribiendo—la del antiguo Código de Comercio italiano, recoge en su tesis sobre la hipoteca naval. Dice así: «Purga es un beneficio concedido por la Ley al tercer adquirente, no obligado personalmente, de un inmueble hipotecado, con el fin de que pueda liberar a éste de todas las hipotecas inscritas anteriormente a la inscripción en el registro de su título de adquisición.»

Este medio, por consiguiente—continúa Guajardo—, consiste en el ofrecimiento que todo adquirente debe hacer, en la forma y términos establecidos por la Ley, a los acreedores hipotecarios, del precio estipulado o del declarado en la venta, en pago de sus créditos, sin perjuicio de la facultad que se concede a los acreedores de instar dentro de cierto término la venta en pública subasta,

si la estiman más ventajosa que la aceptación pura y simple de aquel ofrecimiento. Y todo adquirente de un inmueble tiene derecho a llevar a cabo las indicadas formalidades con dicho propósito, aunque puede renunciarlo, obligándose desde luego a pagar cuantas deudas hipotecarias se hallen inscritas, de donde se deduce el carácter facultativo de la purga, que se encuentra regulada en las diversas legislaciones de un modo análogo y basada en los mismos principios que acabamos de exponer.

Los artículos 355 y siguientes de nuestra ley Hipotecaria de 21 de Abril de 1909 se ocupan del juicio de liberación.

Persigue la *purga*: la consolidación de la propiedad en manos del adquirente; la necesidad de liberarla de todo peligro de molestia o evicción por parte de los acreedores hipotecarios del enajenante; el interés público, que quiere dar al propietario el medio de disponer de sus bienes, y el comprador, hacer estable su propiedad y liberarle de la retención estéril del precio de su adquisición.

Por su justeza, transcribimos la argumentación de Gianquinto a favor de la purga: «El legislador no puede prescindir de este beneficio de la purga; los motivos fundamentales del regimen hipotecario común militan en la hipoteca naval. El derecho de persecución sigue a la nave igual que a los inmuebles, y la libre circulación es de mayor importancia en la esfera del Derecho comercial; y si al comprador del buque no se le concediese el medio, que se concede en el Derecho común, de sustraerse a la amenaza perpetua de la evicción, no podría gozar de la necesaria seguridad en su posesión y el comercio de la nave quedaría gravemente dañado.»

La purga es, pues, una de las partes orgánicas del derecho sustancial de la hipoteca naval.

Réstanos, finalmente, por examinar la

PRESCRIPCIÓN DE LA HIPOTECA NAVAL

Casi todas las legislaciones de los diversos Estados determinan un cierto tiempo de eficacia a la inscripción hipotecaria, después de la cual la hipoteca, si no se renueva, pierde su orden y

efectos. Nuestra ley señala de un modo especial la prescripción de la hipoteca naval en su artículo 49, que dispone: «La acción hipotecaria naval prescribe a los diez años, contados desde que pueda ejercitarse, conforme a las disposiciones de esta ley.» Es, pues, el plazo de prescripción más breve que el de la acción real hipotecaria corriente. Y esto es natural. El sistema hipotecario común establece largos plazos de prescripción; pero ya se sabe que el Derecho mercantil es más rápido en su actuación, que necesita plazos más breves. Unase a esto la propia naturaleza del buque, objeto más sujeto a peligros y más frágil que los inmuebles, y teniendo en cuenta que también se deprecia con mucha mayor rapidez que éstos, debido, entre otras causas, a las constantes innovaciones de la industria naviera y a sus progresos, se tendrá explicado el porqué de la mayor brevedad de los plazos de prescripción de la hipoteca naval.

ANTONIO BOUTHELIER ESPASA,

Abogado

NOTA BIBLIOGRAFICA

- ASCOLI (Próspero).—*Del commercio marittimo e della navigazione* (volumen VIII de *Il codice di commercio commentato*). Torino, 1923.
- BERLINGIERI (Francesco).—*Corso di Diritto marittimo*. Padua, 1929.
- BIDAU.—*Hipoteca naval*. Buenos Aires, 1885.
- BONNECASE (Julien).—*Traité de Droit commercial*. París, 1923.
- BRUNETTI (Antonio).—*Diritto marittimo privato italiano*. Torino, 1929-1930.
- COSACK.—*Traité de Droit commercial* (trad. francesa). París, 1904.
- CRESP.—*Cours de Droit maritime*. París-Aix, 1897.
- DANJON.—*Traité de Droit maritime*. París, 1910-1915.
- DÍAZ VALERO (Carlos).—*Ley sobre hipoteca naval*. Madrid, 1893.
- GIOANNIS GIANQUINTO.—*L'ipoteca navale*. Nápoles, 1879.
- GONZÁLEZ (Jerónimo).—*Principios hipotecarios*. Madrid, 1931.
- GUJARDO-FAJARDO (Rafael).—*Estudios sobre la hipoteca naval*. Tesis. Sevilla, 1913.
- HENNEBICQ (León).—*Principes de Droit maritime comparé*. Bruselas-Nápoles, 1910.
- LYON-CAEN ET RENAULT.—*Traité de Droit commercial*. París, 1911.
- PIPIA (Umberto).—*Trattato di Diritto marittimo*. Milán, 1901.
- RIPERT.—*Droit maritime*. París, 1929.
- SÁNCHEZ ROMÁN.—*Estudios de Derecho civil*. Madrid, 1900.
- SANTA-CRUZ TEIJEIRO.—*Derecho mercantil*. Madrid, 1929.

- SCIALOJA.—*Sistema del Diritto della navigazione*. Roma, 1929.
 STEVENS WALTON.—*Leyes comerciales y marítimas de la América latina*.
 Washington, 1907.
 VALROGER.—*Droit maritime*. París, 1883.
 WAHL (Albert).—*Précis théorique et pratique de Droit maritime*. París,
 1924.

INDICE

	<i>Páginas.</i>
I. El buque; su concepto legal y naturaleza jurídica.....	161
II. Fortuna de mar y fortuna de tierra; el buque como patri- monio de afectación: construcción de Cosack.....	164
III. Dificultades que surgen para la construcción técnica de la hipoteca naval.....	171
IV. La hipoteca naval y sus substitutivos.....	173 y 241
V. Constitución de la hipoteca naval.....	245
VI. Elementos personales del contrato de hipoteca.....	248
a) Hipoteca del buque tenido en copropiedad.....	249
VII. Elementos reales del contrato de hipoteca.....	321
a) Hipoteca del navío en construcción.....	322
b) La hipoteca, los accesorios y las pertenencias.....	326
c) La hipoteca y el flete.....	327
VIII. Elementos formales del contrato de hipoteca.....	481
Transmisibilidad de la hipoteca; hipotecas a la orden y al portador.....	484
IX. Efectos de la hipoteca naval.....	489
a) Derecho de preferencia.....	489
b) Derecho de persecución.....	493
X. La hipoteca naval y la subrogación real en los créditos del buque.....	561
XI. Ejecución del crédito hipotecario.....	563
XII. Extinción de la hipoteca naval.....	563
XIII. Purga de la hipoteca naval.....	565
XIV. Prescripción de la hipoteca naval.....	566
Nota bibliográfica.....	567