

# **Régimen de privilegios e hipotecas navales**

---

Tatiana B. de Maekelt

SEMINARIO SOBRE PROYECTO DE LEY ORGANICA DE LA  
NAVEGACION Y DEL COMERCIO POR AGUA

27-28 - 10 - 1988

REGIMEN DE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS NAVALES\*

I. INTRODUCCION

Desde la antigüedad, la empresa naviera ha requerido y requiere importantes inversiones sujetas al riesgo natural de la navegación. De ahí que ya en Grecia y Roma existieran medios de crédito naval. A lo largo del desarrollo del derecho regulador del comercio marítimo, nos encontramos con diversas instituciones que pueden garantizar estos créditos y que actualmente son: en primer lugar todo lo referente al funcionamiento de la nave y que son créditos privilegiados de primer rango, como salarios debidos a la tripulación; los derechos por pérdida de vida o lesiones personales; derechos contra el armador por hechos ilícitos que causen daños por causas o con ocasión de la explotación de la nave; los derechos de las personas en una u otra forma relacionadas con la nave. Luego se establecen los privilegios de segundo grado, que van después de la del primero y de las hipotecas. Venezuela no ha sido ajena a las inquietudes sobre estos privilegios cuya existencia es indispensable para el desarrollo del comercio marítimo. Desde nuestros primeros códigos de comercio nos encontramos con la figura del préstamo a la gruesa, que se consideraba "como áncora al naviero";<sup>1</sup> figura ésta que aún existe tanto en el Código de Comercio vigente como en la práctica. Pero son de todos conocidos los inconvenientes que causa al prestamista y al prestatario, por lo cual no ofrece una solución verdaderamente útil, especialmente por su carácter eminentemente aleatorio.

Había, pues, no sólo que consagrar y ordenar créditos privilegiados relacionados directamente con la nave, sino adaptar las institucio-

\* El primer capítulo de este trabajo contó con la valiosa colaboración de los doctores Haidée Barrios y Enrique Lagrange, a quienes expreso mi sincero agradecimiento.

1. Néstor Luis Pérez: *La prenda de las naves en la legislación venezolana. Hipoteca naval*. Imprenta Americana. Maracaibo, p. 67. 1904.

nes ordinarias de garantía previstas en el Derecho Civil y Derecho Mercantil, especialmente para las operaciones de compraventa de naves que brindaren a las empresas navieras la necesaria dosis de seguridad.

El sistema venezolano presenta diversas etapas en relación al desarrollo del régimen de privilegios, prendas e hipotecas sobre naves, pero a *grosso modo*, se pueden distinguir dos: la anterior a la fecha de la promulgación de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales en 1983 y posterior a dicha promulgación. La Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua, cuyo proyecto está en discusión, iniciará la tercera etapa del desarrollo de esta importante materia.

## II. PRIMERA ETAPA

Vamos a omitir en estas páginas el desarrollo histórico de nuestra legislación mercantil, que ya desde 1872 se refiere a la prenda naval. Es importante, sin embargo, analizar la situación inmediata anterior a la promulgación, en 1983, de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales. Varios son los instrumentos legales que deben mencionarse. En primer lugar: Código de Comercio (1919, reformado en 1955), y Ley de Hipotecas Mobiliaria y Prenda Sin Desplazamiento de Posesión, promulgada en 1973. Esta normativa específica se complementa con las disposiciones del Código Civil (reformado en 1982), por cuanto regular prenda e hipoteca ordinarias y otros derechos sobre bienes; Ley de Navegación (1944) y Ley de Registro Público (1978). Esta multiplicidad de leyes conduce a la primera pregunta acerca de privilegios sobre naves en el derecho venezolano, es decir, al régimen legal aplicable a ellos.

### 1. *Ley aplicable*

En esta etapa, el instrumento fundamental es el Código de Comercio que regula la prenda naval. Es la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento de Posesión, de 1973, encontramos una mención expresa a las garantías sobre naves cuya regulación se remite a una ley especial que fue la promulgada en 1983.

Sin embargo, en la práctica parecían existir ciertas dudas sobre el régimen legal de la garantía constituida sobre naves. Esta situación la pudimos comprobar especialmente durante una investigación realizada en los asientos del Registro Subalterno de Maracaibo donde, en algunos casos, encontramos referencia expresa de las partes a la aplicación del Código de Comercio y en otros, a la Ley de Hipoteca Mobiliaria y

Prenda sin Desplazamiento. Este acuerdo de las partes en los documentos constitutivos del gravamen es significativo, ya que refleja cierta duda, tanto en lo que a la naturaleza del gravamen mismo se refiere, como a la ley que lo pudiera regular, lo cual los interesados tratan de subsanar con la mención especial de la ley aplicable.

2. ¿Existía prenda o hipoteca naval en el régimen venezolano anterior a la promulgación de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales y cuál era su naturaleza jurídica?

No puede haber dudas sobre la existencia de créditos privilegiados sobre naves en el sistema venezolano anterior a 1983. El artículo 615 del Código de Comercio consagra estos créditos privilegiados, e incluye en su ordinal 11, una norma genérica referente a "otras acreencias". Llama la atención que, aunque el artículo 541 *ejusdem* remite, en lo concerniente a las prendas sobre naves, al Libro II del Código de Comercio, éste no se refiere específicamente a la prenda. ¿Podría indicar esta omisión la inexistencia de una garantía real sobre naves en el sistema venezolano anterior a la promulgación de la ley en 1983, apoyada tal afirmación en el criterio del *numerus clausus* reconocido en materia de derechos reales y, en consecuencia, serían nulas todas las prendas o hipotecas constituidas antes de la fecha mencionada? No lo creemos así. Mal podría el legislador, al incluir en el artículo 615, ordinal 11, una norma genérica sobre "otras acreencias a que haya sido afectada especialmente la nave", no referirse a algún tipo de garantía real indispensable en las negociaciones sobre la misma. Se puede discutir acerca de la naturaleza jurídica de esta garantía que no reúne ni todas las características de la prenda común, ni las de una hipoteca mobiliaria,<sup>2</sup> institución esta última frecuentemente consagrada en muchos derechos marítimos y actualmente también en Venezuela. Por ello, no es tan injustificada la discusión que caracterizaba la doctrina venezolana en cuanto a la naturaleza jurídica de este privilegio.<sup>3</sup>

- 
2. Goldschmidt, Roberto: *Curso de Derecho Mercantil*, Fundación Roberto Goldschmidt, Caracas, 1985, pp. 152-155.
  3. Véase Balza Navarro, Eduardo: "¿Prenda o Hipoteca sobre Naves en el Derecho Venezolano?", en *Repertorio Forense*, Tomo 59, Caracas, 1981, 2º trimestre, pp. 60 a 62; Brice, Angel Francisco: "La prenda de las naves", en: *El Profesional*, Tomo VII, Año 7º, Barquisimeto, noviembre-diciembre, 1925, N° 107-108, pp. 228 a 230; Dominici, Anibal; *Comentarios al Código de Comercio Venezolano*, Maracaibo, 1958, pp. 271 a 280; García Velutini, Oscar. *La prenda sobre naves*, Tipografía Logos, C. A., Caracas, 1954, pp. 5 a 14; Matheus Gonzales, Carlos A.: "Algunos aspectos de la garantía real sobre buques en el derecho venezolano", en: *Revista del Comité Marítimo Venezolano*, Caracas, enero, 1980, pp. 41 a 57; Melich Orsini, José: "Comentarios al Proyecto de Ley de Privi-

Un análisis congruente de las disposiciones legales que rigen la materia, la revisión de la doctrina y de la jurisprudencia que, aunque escueta, considera esta garantía sobre naves como una prenda,<sup>4</sup> permiten concluir que ella participa más de las características de una prenda que de una hipoteca. Efectivamente, como hemos dicho anteriormente, el artículo 541 del Código de Comercio se refiere especialmente a las prendas sobre naves y las somete a las disposiciones del Libro II del mismo.

Aunque en estas disposiciones no se menciona expresamente la prenda naval, es evidente que este artículo remite a ella. Como afirmáramos el artículo 615 consagra una serie de créditos privilegiados y prevé en su numeral 11, una norma de contenido genérico sobre "las otras acreencias a que haya sido afectada especialmente la nave". Entre ellas deberá incluirse la prenda, sobre todo si analizamos otros artículos del Código de Comercio (Art. 537, encabezamiento), en concordancia con las disposiciones del Código Civil (Arts. 1.838, 1.864 y 1.871, numeral 1), todo en virtud de la aplicación del primer aparte del artículo 4 *ejusdem*.<sup>5</sup> Llama la atención que el legislador de la Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales afirma en la respectiva Exposición de Motivos, que nuestro régimen anterior a la promulgación de la mencionada ley "no concede la hipoteca marítima".<sup>6</sup>

legios e Hipoteca Naval", en: *Revista de Derecho Marítimo*, Vol. 3, Caracas, octubre 1983, p. 13 a 30; Montero R., Manuel A., y Grisanti Luciani, Héctor: "La Hipoteca Naval", en: *Revista del Colegio de Abogados del Distrito Federal*, enero-junio, 1965, N° 129, pp. 107 a 122; Pérez, Néstor Luis: "La prenda de las naves", en: *Estudios de Derecho Mercantil*. Editorial Forense Venezolana, Caracas, 1976, pp. 3 a 144; Sánchez-Covisa, Joaquín: "El Derecho Marítimo-Naves-Armador", en: *Obra Jurídica de Joaquín Sánchez-Covisa*, Ediciones de la Contraloría General de la República, Caracas, 1976, pp. 41 a 68; Sanojo, Luis: *Exposición del Código de Comercio con su texto*. Tomo III, Editorial REA, Caracas, 1962, edición original, 1874, pp. 7 a 24; Sillery, Ricardo: "Notas esquemáticas sobre la Hipoteca Naval en el Derecho Comparado", en: *Revista del Ministerio de Justicia*, Nos. 55-56, Caracas, 1967, pp. 63 a 108.

4. Corte Suprema de Justicia-Sala Político Administrativa. Sent. del 24-1-1978. *Gaceta Forense*, N° 99, Año 1978, pp. 30 a 50.
5. Código de Comercio, artículo 537: "La prenda confiere al acreedor el derecho de pagarse con privilegio sobre el valor de la cosa dada en prenda". Código Civil, artículo 1838: "La prenda confiere al acreedor el derecho de hacerse pagar con privilegio sobre la cosa obligada". Art. 1864: "Los bienes del deudor son la prenda común de sus acreedores, quienes tienen en ellos un derecho igual, si no hay causas legítimas de preferencia. Las causas legítimas de preferencia son los privilegios y las hipotecas". Art. 1871: "Gozan de privilegio especial sobre los bienes muebles que respectivamente se designan: 1°) Los créditos prendarios sobre los muebles dados en prenda". Art. 4: "... Cuando no hubiere disposición precisa de la ley, se tendrán en consideración las disposiciones que regulan casos semejantes o materias análogas; y si hubiere todavía dudas, se aplicarán los principios generales del derecho".
6. "... El régimen vigente está basado en el préstamo de la gruesa y en los pri-

La doctrina venezolana, en su mayoría, confirma este criterio, tanto al admitir la existencia de una acreencia privilegiada como al identificar a la institución con la prenda.<sup>7</sup>

Según el derecho venezolano es ella, pues, un privilegio especial *sui generis*. No depende del nombre que se le dé, ya que por ello no cambian sus características específicas.

En un tiempo se solía utilizar el criterio de distinción entre prenda e hipoteca basado en el carácter exclusivamente mobiliario de la primera y el carácter exclusivamente inmobiliario de la segunda. Vinculado con el anterior surge otro criterio distintivo: en efecto, la prenda exige que el dador de ella se despoje de la posesión de la cosa, mientras que la hipoteca hace posible que su dador permanezca en la posesión y, por consiguiente, en el goce directo de la cosa. Sin embargo, la orientación moderna parece ser otra. Consiste en aplicar el régimen de la hipoteca a aquellos bienes muebles susceptibles de una identificación registral semejante a la de los inmuebles y el de la prenda sin desplazamiento de posesión, a los no susceptibles de una identificación así. Esta evolución se observa también en el sistema venezolano. En el Código de Comercio, en materia de prenda ordinaria, se consagra el criterio basado en la desposesión de la cosa (Art. 537 del Código de Comercio).

La evolución posterior amplía el repertorio legal de garantías sobre bienes muebles, prendarias e hipotecarias, con regímenes y efectos diversos, el círculo de cuyos posibles beneficiarios incluso no es el mismo respecto de cada una; y así pueden distinguirse: la prenda ordinaria, manual o con desplazamiento de posesión, que es la figura clásica, regulada en el Código Civil y en el Código de Comercio; la prenda sobre semovientes, regulada en el artículo 1.842 del Código Civil, que es una especie de prenda sin desplazamiento de posesión; las figuras de prenda sin desplazamiento previstas en la Ley del Instituto de Crédito Agrícola y Pecuario, en el Estatuto Orgánico de la Corporación Venezolana de Fomento y su Reglamento, y en la Ley de Reforma Agraria; las figuras de prenda sin desplazamiento, contempladas en la ley especial de 1973, y en cuanto a hipotecas mobiliarias, la hipoteca

---

vilegios marítimos, siendo nuestro derecho de los pocos que en el mundo no conceden la hipoteca marítima. Así, el financiamiento interno de la flota mercante nacional se ve gravemente afectado...". Ver *Diario de Debates*.

7. En este sentido: Balza Navarro, Eduardo: *ob. cit.*; Brice, Angel Francisco: *ob. cit.*; Domínici, Aníbal: *ob. cit.*; García Velutini, Oscar: *ob. cit.*; Matheus González, Carlos A.: *ob. cit.*; Melich Orsini, José: *ob. cit.*; Montero R., Manuel A., y Grisanti Luciano, Héctor: *ob. cit.*; Sánchez-Covisa, Joaquín: *ob. cit.*, y Sanojo, Luis: *ob. cit.*

sobre aeronaves, regulada en la Ley de Aviación Civil; las figuras de hipoteca mobiliaria reguladas en la ley de 1973; y la hipoteca naval de la ley de 1983. Excluida expresamente por la ley de 1973 la garantía sobre naves, como categoría de hipoteca mobiliaria, nada impide que el gravamen constituido sobre ellas se considere como prenda sin desplazamiento de posesión, debido más que a la naturaleza del bien sobre el cual se constituye, a la admisión expresa del legislador venezolano del principio de la no desposesión del deudor en determinadas categorías de bienes. Es importante también señalar que el régimen de publicidad requerido en materia de hipoteca no es aplicable a la prenda naval, ya que la obligación del registro se refiere a la prueba de la propiedad de la nave y traspasos de la misma (Art. 614 del Código de Comercio y Art. 14 de la Ley de Navegación), pero no a la garantía que pueda constituirse sobre ella, según lo previsto en el artículo 616 *in fine*, del Código de Comercio (documento público o privado que se inscribirá en la patente del buque), requisito éste concordante con lo dispuesto en el artículo 1.840 del Código Civil venezolano referido a la prenda. Finalmente cabe observar que, de acuerdo con el artículo 615, 2º aparte, en caso de insuficiencia para el pago de los créditos privilegiados constituidos sobre las naves, los comprendidos en el mismo numeral concurrirán a prorrata, lo cual no es compatible con la previsión existente en materia de hipotecas que asegura a sus titulares cobrar antes que los acreedores quirografarios y aun antes que los mismos acreedores hipotecarios, cuya inscripción en el Registro sea posterior, situación que, como hemos dicho, sería incompatible con lo previsto en la disposición señalada.

Analicemos otras características fundamentales de la prenda común en cuanto ellas sean o no aplicables a la prenda naval.

Estas son:

a) El derecho de preferencia: el acreedor prendario será pagado con el precio obtenido mediante la venta judicial de la nave, con prelación sobre los demás acreedores no preferidos a él, es decir, está asistido de un privilegio.

b) El derecho de persecución: el acreedor prendario ordinario, quien está dotado de un derecho de poseer la cosa dada en prenda en concepto de tal (*ius possidendi animo pignoris*), está facultado para recuperar la posesión de tal cosa, de la cual se lo prive arbitrariamente, mediante la llamada *vindicato pignoris*, que él podrá ejercer conforme a los requisitos (pero también con las limitaciones) que comportan los artículos 794 y 795 del Código Civil. Sin embargo, en materia de

prenda naval se hace una excepción a la regla "la posesión vale título", por lo cual el ejercicio del derecho de persecución adquiere una relevancia especial.

Ad.a. En relación con los acreedores quirografarios del propietario del buque que ha constituido la prenda naval, el acreedor prendario tiene derecho a preferencia. Confirma esto el artículo 619 del Código de Comercio, el cual, aunque referido al supuesto de la quiebra del propietario, señala que: "los acreedores por causa de la nave serán preferidos en el precio de ella a los demás acreedores de la masa". El acreedor prendario sobre la nave concurre después de los demás acreedores privilegiados de rango anterior y con preferencia a los otros acreedores comunes o quirografarios del propietario del buque.

Ad.b. En el caso de la prenda naval, el derecho de persecución, que es el efecto importante de la prenda común, también existe, mientras subsista la titularidad del derecho real de prenda. En efecto, el artículo 613 del Código de Comercio consagra el derecho de persecución de la nave que se encuentra en poder de tercero. Pero los artículos 617 y 618 *ejusdem* se refieren a la extinción de la responsabilidad de la nave en favor de los acreedores: por la venta de la misma nave hecha judicialmente (Art. 617, num. 1) y cuando después de una venta privada ha salido la nave de viaje despachada a nombre y a riesgo del comprador (Art. 617, num. 2); también si la venta privada de una nave se hace estando ésta de viaje y si habiendo regresado la nave al puerto, sale de él con arreglo al artículo anterior (Art. 618). En estos casos creemos que el derecho de persecución del acreedor prendario no está limitado, sino que desaparece el derecho mismo de prenda con todos los poderes inherentes a él, entre ellos, el de persecución. Esto disminuye considerablemente las garantías para los acreedores de los armadores venezolanos, lo cual subraya la naturaleza *sui generis* de la prenda naval en el sistema venezolano anterior a 1983.

### 3. La gradación de la prenda naval

El Código de Comercio descarta la figura de la gradación respecto de prendas sucesivamente constituidas sobre la misma nave.

En efecto, el párrafo final del artículo 615 excluye esa gradación y, en consecuencia, la pretensión de aplicar el principio *prior tempore, potior iure*, sobre la base de las fechas de las respectivas anotaciones en la patente de la nave. La interpretación contraria es producto de especulaciones teóricas y de ensayos de aplicar la hermenéutica jurídica.

No existe mención alguna en la jurisprudencia venezolana relativa a la posibilidad de la gradación de la prenda y tan sólo escasas menciones en la doctrina, contrarias a admitir tal gradación.<sup>8</sup> Tampoco existe evidencia de ella en los asientos contenidos en los registros subalternos, sitos en los principales puertos venezolanos que hemos investigado (Maracaibo, La Guaira y Puerto Cabello), y llama la atención que el presente caso es el único en que se ha constituido una prenda de segundo y tercer grados y que en ninguna otra situación se han registrado prendas navales de grados sucesivos. El Código de Comercio, cuidados en establecer expresamente las excepciones del régimen común de la prenda aplicables a la prenda naval, no hace mención alguna a una posible gradación de ésta. Sin embargo, sí lo hace la nueva Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales, de 1983, en su artículo 21. Dentro de este contexto interpretativo, también resulta curioso un hecho que se repite con cierta constancia, especialmente en el Registro Subalterno de Maracaibo. Allí, las partes, al celebrar un contrato de compraventa sobre una nave y constituir "prendas o hipotecas navales", en ocasiones someten expresamente estas operaciones a la Ley de Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento (1973), a pesar de la remisión expresa de esta ley a un régimen especial que sólo se estableció en 1983. Aunque estas remisiones de las partes son sólo expresiones del acuerdo de sus voluntades, no debemos olvidar el artículo 2 del señalado instrumento legal, que prohíbe la constitución de la hipoteca mobiliaria y prenda sin desplazamiento de posesión, "sobre bienes que ya estuvieren hipotecados, pignorados, embargados", etc.

Por cierto, el contenido del numeral 11 del artículo 615, por ser de carácter general y referido a las acreencias en términos globales, tampoco podría alegarse a favor de la gradación. Estas "otras acreencias" son tal vez no tanto el préstamo a la gruesa, mencionado especialmente, aunque en ciertas condiciones, en el numeral 8 del citado artículo 615, como aquellas previstas en los artículos 1.870 y 1.871 del Código Civil que corresponda aplicar. Un aspecto tan especial, como la gradación de la prenda naval, no podría incluirse en una disposición referida a otro tipo de acreencias, ya que esto sería contrario a todo el tratamiento que le dio a los privilegios sobre naves el legislador venezolano anterior al régimen actual.

Todo lo anteriormente señalado conduce a la conclusión de que si bien en el régimen anterior a la promulgación de la nueva ley (1983) existía la institución de la prenda naval, especialísima y *sui generis*,

---

8. García Velutini, Oscar: *ob. cit.*, p. 13; Melich Orsini, José: *ob. cit.*, p. 16.

no podría haber la gradación de dicha prenda, tanto por las razones de interpretación congruente de las disposiciones vigentes para la fecha, como debido al casi absoluto silencio que en esta materia guarda la doctrina y la jurisprudencia venezolanas, aunadas a total ausencia de cualquier mención en los asientos de registros de los más importantes puertos venezolanos.

### III. LEY DE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS NAVALES (1983)

#### 1. *Observaciones generales*

El anacronismo de nuestra regulación positiva que adolece de incongruencias, la discusión sobre la naturaleza de ciertos créditos privilegiados, los problemas prácticos que se presentaban con frecuencia y, sobre todo, la dificultad de fomentar el comercio marítimo por falta de seguridad en sus operaciones, fueron elementos decisivos para llevar a feliz término la discusión y la promulgación de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales, que se inspiró en la más moderna legislación sobre la materia y, muy especialmente, en las convenciones de Bruselas (1925 y 1967), la Ley de Navegación de la República Argentina (1971), la Ley sobre Régimen de las Naves y otras Construcciones Marítimas de Francia (1967) y el Código de Navegación italiano (1949).

#### 2. *Privilegios sobre la nave*

El objetivo fundamental de la ley era la creación de la hipoteca naval concebida como un medio idóneo para el financiamiento de la flota. Pero también era necesario regular los privilegios y las relaciones entre éstos y las hipotecas. Efectivamente, la nueva ley, en sus cuatro capítulos, regula los aspectos fundamentales de esta materia: en el capítulo I determina la preferencia de los privilegios, regulados en su articulado, sobre cualquier otro privilegio general o especial (Arts. 1 y 2) y califica el alcance de los términos buque o nave, así como "accesorio de navegación" (Art. 3). El capítulo II se refiere a los privilegios sobre la nave. Los dos primeros artículos de este capítulo (Arts. 4 y 5) señalan los créditos privilegiados de primer y tercer rangos, respectivamente, adquiridos después del comienzo del viaje y extienden su objeto a la nave y a los créditos accesorios de la misma. Una especie particular e intermedia sería el privilegio establecido en el artículo 14 de la ley que, por excepción, iría adelante de las hipotecas, por cuanto consagra un derecho de retención a favor del contratista para la reparación de la nave que puede ser opuesto a los

acreedores hipotecarios. En estos artículos se nota una marcada influencia de la Convención de Bruselas de 1967 y de la ley argentina inspirada en ella. En los artículos siguientes (Arts. 6 y 7, ambos inspirados en la ley francesa y en la Convención de Bruselas de 1926) se califican los créditos accesorios y se excluyen expresamente las indemnizaciones debidas al propietario en virtud de contrato de seguro y las primas y subvenciones o subsidios otorgados por cualquier entidad pública; se determina el alcance de algunos privilegios (Arts. 8 y 10), su orden de concurrencia y de graduación (Art. 9), se especifica que los privilegios sobre la nave siguen a la misma (Art. 11), se establecen las causas de su extinción (Art. 12) y se regulan la cesión de un crédito y subrogación en el mismo (Art. 13), así como la posibilidad de intentar acciones por créditos privilegiados contra el capitán de la nave.

En conclusión de este breve comentario, se puede afirmar que la normativa de la ley en materia de privilegios es lograda y cónsona con los más modernos ordenamientos que regulan la materia.<sup>9</sup>

### 3. *Hipoteca naval*

Como hemos dicho al comentar el régimen de privilegios, el objetivo fundamental de la ley consiste en consagrar y regular la hipoteca naval. Con ello se pone fin a la larga discusión sobre la naturaleza de este privilegio y su calificación como prenda. Prevalcieron las razones a favor de la hipoteca, tomando en cuenta las características del bien sobre el cual se constituye y la naturaleza misma del gravamen. Se ha mantenido el término "naval" y no "marítima" para ampliar el concepto y permitir al intérprete y a la jurisprudencia extender la aplicación de esta ley a las navegaciones lacustre y fluvial, "... dada la particular importancia del tráfico existente en el lago de Maracaibo y en el río Orinoco ya que en ellos, los riesgos de la navegación son similares a los del mar".<sup>10</sup>

Los artículos 16, 17 y 24 de la ley establecen el objeto de la hipoteca. El artículo 24 extiende la hipoteca a las naves y accesorios de navegación en construcción, sometiéndolos a ciertas condiciones. Los artículos 18 y 19 especifican quiénes pueden constituirla. Adaptándose al artículo 14 de la Ley de Navegación, el artículo 20 incluye, como

9. En el mismo sentido, José Melich Orsini: *Comentarios al Proyecto de Ley de Privilegios...*, *op. cit.*, p. 26.

10. Ver Exposición de Motivos del Anteproyecto de la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales, *Diario de Debates, op. cit.*, p. 1.079.

requisito *ad solemnitatem* de la hipoteca naval, el registro en la Oficina Subalterna de Registro con jurisdicción en el puerto de matrícula de la nave y luego ordena la inserción del documento constitutivo en la Capitanía de Puerto correspondiente. El artículo 21 regula la fecha de vigencia de la hipoteca (a partir de su registro) y el artículo 23 enumera los requisitos que debe contener el documento constitutivo de la misma. Este último artículo confirma una vez más la influencia del derecho comparado en la redacción de esta ley, ya que refleja algunos aspectos de la ley italiana y otros de la Convención de Bruselas de 1967. La hipótesis de pérdida o avería de la nave hipotecada está regulada en el artículo 25 de la ley.

Para asegurar la eficaz protección de los acreedores hipotecarios, el propietario deberá informar a los deudores de las indemnizaciones previstas en el artículo anterior, sobre la existencia de créditos hipotecarios que graven la nave. Estos no podrán efectuar los pagos sin la autorización del acreedor (Art. 26). También se exige el consentimiento escrito del acreedor hipotecario para la desincorporación del Registro Mercante Nacional causada por enajenación voluntaria (Art. 28). A objeto de asegurar el cabal cumplimiento de estas dos disposiciones, el artículo 33 prevé la pena de prisión para los que violen su contenido. El derecho del acreedor hipotecario está igualmente garantizado en el artículo 27 de la ley, al declarar expresamente que éste podrá hacer valer sus derechos sobre la nave aunque ésta haya pasado a ser propiedad de terceros.<sup>11</sup> Los artículos 30 y 31 regulan la desincorporación y están inspirados en la ley francesa y en la Convención de Bruselas de 1967.

Las normas procesales relativas a la ejecución de hipoteca se limitan a la remisión a las disposiciones pertinentes del Código de Procedimiento Civil y del Código de Comercio, haciendo algunas precisiones en cuanto a notificaciones (Art. 32). Por cierto, estas últimas regulaciones también se inspiran en la Convención de Bruselas de 1967.

El contenido del artículo 34 "tiene por objeto facilitar la consulta de los gravámenes y propiedad de los buques".<sup>12</sup> Se deja al Ejecutivo la facultad de establecer el índice auxiliar para facilitar la consulta.

Como dice la Exposición de Motivos, el artículo siguiente (Art. 35) responde "... al clamor popular de los armadores tanto del sector público como del sector privado, quienes se ven sometidos a los altos

11. Carlos A. Matheus B.: La Ley de Privilegios e Hipotecas Navales, *Revista de Derecho Marítimo*, V. 4, Caracas, diciembre 1984, pp. 47 y ss., especialmente, p. 70.

12. Exposición de Motivos, *Diario de Debates*, *op. cit.*, p. 1.080.

costos que impone la flota venezolana, que son más altos que los de algunas marinas mercantes de países altamente desarrollados...".<sup>13</sup> El artículo establece una modificación de Ley del Registro, al consagrar una reducción general de los derechos de registro en relación a la hipoteca naval y otras operaciones señaladas en el artículo 14 de la Ley de Navegación, es decir, aquellas en las cuales consta la venta, enajenación o adquisición o cualquier título de la nave. La reducción es de un 75 por mil.

En las Disposiciones Transitorias y Finales se establece la validez de las garantías reales (prenda naval o hipoteca) constituidas con anterioridad de la promulgación de la ley (Art. 36) y se derogan aquellas disposiciones que colidan con la ley, especialmente las del Código de Comercio (Art. 37). De particular interés es la derogatoria del artículo 621 *ejusdem*, por considerarse que "...la prohibición de embargar buques extranjeros contraría no solamente el interés nacional, sino el espíritu, propósito y razón de esta ley".<sup>14</sup>

Para concluir, se puede afirmar que la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales cumple con su objetivo primordial de ser instrumento crediticio "...que sirva de infraestructura legal que permita el desarrollo autónomo de la flota nacional".<sup>15</sup> Igualmente llena, aunque en parte, el gran vacío que existía en la legislación venezolana en materia de privilegios navales. Su mayor mérito, sin duda alguna, es haber introducido la hipoteca naval y haberla regulado de acuerdo con los más recientes criterios incluidos en las convenciones internacionales y en las legislaciones nacionales promulgadas en los últimos decenios.

#### IV. ANTEPROYECTO DE LEY ORGANICA DE LA NAVEGACION Y DEL COMERCIO POR AGUA (CODIGO DE NAVEGACION)

Al emprender la necesaria tarea de codificar el área de tanta trascendencia, como lo es la navegación, y hacerlo en forma de una ley orgánica que abarque los aspectos fundamentales, había que incluir en este nuevo instrumento la regulación de privilegios e hipoteca navales. En este ámbito la tarea del proyectista fue menos difícil, porque disponía de una ley vigente de reciente data. La mayoría de las disposiciones de dicha ley fueron incluidas en el texto del proyecto

13. Exposición de Motivos, *Diario de Debates*, op. cit., *ibidem*.

14. Exposición de Motivos, *Diario de Debates*, op. cit., *ibidem*.

15. Carlos Matheus González: "El orden de los privilegios e hipotecas en el Proyecto de Ley de Privilegios e Hipotecas Navales", *Revista de Derecho Marítimo*, V. 3, Caracas, octubre 1983, pp. 31 y ss., especialmente p. 32. También, del mismo autor, *La Ley de Privilegios e Hipotecas Navales*, op. cit., pp. 75 y 76.

(Título IV, Capítulo I, Sección 4ª). Esta sección regula la materia en forma extensa en tres subsecciones, algunas de las cuales vamos a analizar con más detenimiento.

1. *Orden de preferencia y créditos privilegiados*  
(subsecciones 1ª y 2ª)

El artículo 219 del anteproyecto destaca expresamente el orden de preferencia de los créditos privilegiados. En cuanto a los privilegios, son pocas las modificaciones substanciales introducidas por el anteproyecto. A los privilegios de primer rango se agregan los gastos realizados por la autoridad competente para la extracción, remoción o demolición de restos náufragos de naves o accesorios de navegación (Art. 221); y en los de segundo rango, los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes (numeral 1 del Art. 222), los créditos por suministros de productos o de materiales a una nave para su explotación o conservación (numeral 4 del mismo artículo), los créditos por construcción, reparación o equipamiento de la nave o por gastos de dique (numeral 5); el crédito por el precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos desde los últimos dos años (numeral 8), y el crédito del asegurador por el pago de la prima del contrato de seguro (numeral 9).

En materia de la extinción de privilegios, se amplía la disposición referente a la causal por el transcurso del plazo de un año, a menos que dentro de ese plazo la nave haya sido embargada, y se agrega "...y dicho embargo haya llevado al remate de la nave".

En conclusión, en materia de privilegios navales, salvo algunas precisiones y extensiones, no se introducen modificaciones substanciales.

2. *Hipoteca naval*

Dos innovaciones del anteproyecto de la ley se reflejan también en materia de la hipoteca naval: la creación de un Registro Central de la Marina Mercante Nacional (Arts. 140 y ss.) y el establecimiento de la jurisdicción naval (Arts. 17 y ss. y 195 y ss.). El Registro Central de la Marina Mercante sustituye el respectivo registro subalterno de la ley vigente. Después de haber realizado una exhaustiva investigación en los registros subalternos en relación a los asientos de hipotecas o prendas navales,<sup>16</sup> sólo podemos identificarnos con esta iniciativa. Se

16. Investigación realizada en los registros subalternos de Maracaibo, Puerto Cabello y La Guaira (agosto-diciembre de 1988), por los miembros del Instituto de De-

impone un registro autónomo en esta materia que, estoy segura, coadyuvará al mejor funcionamiento administrativo y especialmente facilitará el cumplimiento de los requisitos de publicidad relacionados con privilegios e hipotecas navales.

No consideramos prudente analizar la conveniencia o no de una jurisdicción naval especial, ya que, en principio, tememos que la dispersión jurisdiccional en Venezuela no ha dado los resultados esperados. Este tema deberá ser objeto de un análisis más profundo y hacerse con la participación de los jueces que ejercen competencia en esta materia.

El anteproyecto destaca el propósito de ofrecer mayor garantía al acreedor hipotecario al consagrar la posibilidad de que se le conceda la administración de la nave (Art. 238). En materia de ejecución de hipoteca, nos parece adecuada la exclusiva remisión al Código de Procedimiento Civil, eliminando el Código de Comercio (Art. 247). Extraña, sin embargo, la mención del Código Bustamante en relación a la notificación que deba practicarse en el extranjero. Es de recordar que Venezuela ratificó, en 1984, la Convención Interamericana sobre Exhortos y Cartas Rogatorias, así como su Protocolo, que tienen vigencia entre varios países americanos, incluyendo los Estados Unidos. Ambos rigen *in extenso* esta materia y son vinculantes para Venezuela.

El artículo 249 excluye los derechos que se debiten por el registro de los documentos relativos a las operaciones de venta, arrendamiento, hipoteca y otras, de las tasas y contribuciones establecidas para tales operaciones por la Ley de Timbre Fiscal.

Especial comentario amerita el último artículo de esta subsección que se refiere a la hipoteca constituida por el capitán en puerto extranjero sobre nave de matrícula nacional en el caso del Art. 356, que otorga facultades al capitán hacerlo en circunstancias de urgente necesidad y prevé sus respectivos procedimientos. El artículo es novedoso en Venezuela, ya que su contenido no aparece en la ley de 1983, a pesar de haber sido incluido en los proyectos anteriores y regula situaciones especiales en las cuales es importante resguardar la nave.

Para concluir, se puede afirmar que el anteproyecto, en materia de privilegios e hipotecas navales, responde a las necesidades de la

---

recho Privado de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la UCV, doctoras Haydée Barrios, Fabiola Romero, Leticia Salazar, los auxiliares de investigación y otros colaboradores, acerca del sistema venezolano en materia de privilegios sobre naves, en el período anterior a la promulgación de la Ley sobre Privilegios e Hipotecas Navales en 1983.

flota mercante y contribuirá a la facilitación de su financiamiento y operación.

### 3. *Procedimiento de embargo, concurso especial de acreedores privilegiados y conflicto de leyes*

No queremos finalizar estas anotaciones sin referirnos brevemente a las tres secciones siguientes del Capítulo I del Título IV del anteproyecto: Del Procedimiento sobre Embargo Preventivo o Retención de Naves y su Alzamiento (sección 5ª); del Concurso Especial de Acreedores Privilegiados sobre una Nave (sección 6ª), y de Conflictos de Leyes (sección 7ª). La primera de las mencionadas secciones se basa fundamentalmente en la ley N° 16.680 sobre Comercio Marítimo de Chile (1987). Al regular el embargo, se trata de racionalizar esta medida, por los inconvenientes que ésta siempre significa y a tal efecto se prevé su sustitución por una fianza otorgada inmediatamente por el transportador o por su representante (Art. 259). Igualmente se tiende a sancionar el pedido de embargo en forma sorpresiva, entendiéndose que debe recurrirse a esta medida preventiva cuando es necesario, para no violar legítimos derechos.

La sección 6ª recoge algunos aspectos de la ley argentina de 1973 y crea un procedimiento especial de carácter colectivo, en el caso de remate judicial de una nave sobre la cual pesan distintos créditos privilegiados. Como bien lo dice la Exposición de Motivos del anteproyecto<sup>17</sup> "...ha sido necesario prever normas procesales particulares, para un concurso de esta naturaleza, que implica una previa graduación de créditos, y una distribución de los fondos provenientes de la venta del bien gravado entre distintos acreedores..."

La sección 7ª, la de los Conflictos de Leyes, hace suyas las correspondientes disposiciones del Código Bustamante. La regulación consagra como factor de conexión la nacionalidad de la nave, criterio poco adecuado en el Derecho Internacional Privado actual. En general, las normas de conflicto del anteproyecto, cuyo comentario escapa de estas anotaciones, están dispersas en todos sus capítulos, y requieren una cuidadosa revisión y adecuación a las tendencias modernas que prevalecen en esta materia.

Al finalizar este capítulo y aprovechando el calificado foro ante el cual se presentó este trabajo, quisiéramos sugerir la conveniencia de incluir la posibilidad de la venta privada de la nave por el acreedor

17. *Exposición de Motivos*, pp. 54 y 55.

hipotecario, para evitar los engorrosos y costosos procedimientos de un remate judicial, hasta ahora la única fórmula de venta de la nave hipotecada. Esto constituiría un elemento importante para garantizar plenamente los derechos del acreedor hipotecario.

#### 4. Conclusiones generales

En lo que a privilegios e hipotecas navales se refiere, el anteproyecto de Ley Orgánica de la Navegación y del Comercio por Agua cumple con sus objetivos fundamentales. Esto no excluye la necesidad de continuar analizando a fondo el correspondiente articulado que debe ser objeto de amplia consulta y reflejar los criterios de todos los sectores interesados. Como se desprende de este comentario, desde ya se imponen algunos ajustes que contribuirán a obtener el texto legal cónsono con los requerimientos de nuestra marina mercante. Sin embargo, no debemos olvidar que la Ley es sólo un instrumento, "...Pues —como dijo Carlos Matheus G.— el verdadero desarrollo de la marina mercante venezolana, no se logrará hasta que, tanto los particulares como el Estado, no tomemos conciencia de lo que es el negocio marítimo y que, en consecuencia, se adopte una estrategia a mediano y a largo plazo, fijándose de una vez las reglas de juego".<sup>18</sup>

---

18. Carlos A. Matheus G.: *La Ley de Privilegios e Hipotecas Navales...* *op. cit.*, pp. 75 y 76.