



Decanato de Posgrado

**Trabajo final para optar por el título de:
Maestría en Derecho Marítimo**

Título:

**“LA HIPOTECA NAVAL Y SU EJECUCIÓN EN LA
REPUBLICA DOMINICANA”
(Período 2015-2017)**

Postulante:

Lic. Jenny Alcántara
2016-1708

Tutor:

MsC. Damarys Vicente

Santo Domingo, Distrito Nacional
República Dominicana
Marzo, 2018

ÍNDICE DE CONTENIDO

DEDICATORIAS	i
AGRADECIMIENTOS	ii
RESUMEN	iii
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	7
La Hipoteca Naval, Privilegios y Créditos Marítimos. Conceptos y Generalidades.	7
1.1) Concepto de Buque. El buque como garantía real. El Armador o propietario del buque.	7
1.2.) Derecho Marítimo.	13
1.3.) La Hipoteca Naval. Antecedentes.	16
1.4) Créditos Marítimos. Créditos Marítimos Privilegiados. Concepto y diferencias con la hipoteca naval.	21
1.5) Privilegios Marítimos.	25
CAPITULO II	29
Análisis De La Legislación Nacional e Internacional que regula la Inscripción de La Hipoteca Naval y su Ejecución	29
2.1) Valoración de la Ley número 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de naves marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas.	29
2.1.2) Duración del régimen de publicidad. Cancelación o radiación de hipotecas.	35
2.2) Análisis crítico del Decreto número 222-92 promulgado por el Doctor Joaquín Balaguer.	42
2.3) El embargo preventivo de naves y su ejecución.	47
2.4) Estudio comparativo de los convenios internacionales y la legislación dominicana que establecen los diferentes privilegios y créditos marítimos. ...	50
2.5) Procedimiento de ejecución de Hipoteca Naval según la legislación de España y Venezuela.	53
2.6) Procedimiento de ejecución de hipoteca naval conforme la legislación dominicana. Tribunal competente.	56

2.7) Propuesta de implementación del Embargo Preventivo de Naves en República Dominicana..... 67

CONCLUSIONES 70

RECOMENDACIONES 71

BIBLIOGRAFÍA..... 72

ANEXOS..... 74

DEDICATORIAS

A mi familia, pues no cabe duda que, de no contar con el apoyo y comprensión de mi esposo, el amor de mis hijos y la total entrega de mi madre, no habría podido lograr terminar con éxito estos dos años de estudios en los que ellos sufrieron mi ausencia. Tampoco puede quedarse la dedicatoria especial a mi padre que está en el cielo y que, desde niña me inculcó el interés por los estudios, sin él no habría podido llegar hasta donde he llegado en mi vida profesional. Este trabajo es para cada uno de ellos con todo mi corazón y para que sirva de estímulo a mis hijos creando en ellos el interés por los estudios y la superación personal y profesional.

AGRADECIMIENTOS

En primer lugar, a nuestro señor creador por ser ese maravilloso ser que nos da la fortaleza para sobrellevar todos nuestros retos y experiencias de vida; luego a mi esposo quien me motivó para iniciar y culminar este proyecto; al señor Dickson Rafael Rivas Báez quién me incentivó para incursionar en esta materia tan interesante. A la Licenciada Llu-delis Espinal por esta gran iniciativa de fomentar los conocimientos de derecho marítimo a los profesionales del derecho de República Dominicana; a todos mis compañeros de maestría que dejaron de ser compañeros para pasar a ser mis amigos entrañables, a mis profesores en especial Alejandro Liriano y Jorge Zimbello, quienes fueron excelentes maestros y dieron lo mejor de cada uno para transmitir sus conocimientos con el mayor de los agrados, mostrando su excelente calidad profesional y personal, y no puedo dejar de expresar mi agradecimiento especial a la profesora Damarys Vicente, que de muy buen agrado y voluntad llegó a rescatarnos del naufragio, la entrega de este trabajo ha sido posible gracias a su ardua labor.

RESUMEN

La hipoteca naval en la República Dominicana está regulada por la Ley número 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas, la misma regula y dispone los requisitos de forma y fondo que debe tener el contrato de hipoteca naval para formalizarse así como su registro por ante la Dirección de Marina Mercante de Industria y Comercio, exigiendo como requisito primordial el registro de la nave bajo el pabellón dominicano por ante la Comandancia de Capitanía de Puertos y Marina Mercante de la Armada Dominicana. Este estudio recoge la importancia de esta figura en el comercio marítimo nacional e internacional, los diferentes convenios internacionales vinculados a este tema y el proceso de ejecución de las hipotecas navales en República Dominicana en comparación con otros países; por último, se han detallado todos los créditos marítimos reconocidos e instituidos por los convenios internacionales, por las diferentes legislaciones internacionales como son la de España y Venezuela; y, en especial por la legislación dominicana, la cual en la misma ley 603-77 establece el procedimiento de ejecución para la recuperación y cobro de esos créditos marítimos privilegiados que ella reconoce en su artículo 27 y que generan muchos conflictos al momento de iniciarse un procedimiento de embargo por entrar en conflicto con el decreto 222-92 promulgado por el Doctor Joaquín Balaguer para detener la gran cantidad de embargos que se presentaban a principios de los años 90 y que ponían en riesgo el comercio marítimo internacional.

INTRODUCCIÓN

En la actualidad la República Dominicana no cuenta con una industria de construcción de naves o buques para transporte de mercancías, y solo se cuenta con el registro de abanderamiento de naves de recreo y remolcadores. Las posibles razones de que esa sea la realidad, podrían ser la falta de voluntad política por parte del estado para aprobar nuevas legislaciones que incentiven la compra o construcción de buques mercantes, así como la adecuación de las normas existentes que regulan el registro de esos buques y sus garantías reales accesorias como es el caso de la hipoteca naval. Son muchos los riesgos que se presentan en el comercio marítimo producto de la gran inversión económica que conlleva este tipo de actividad comercial, por lo que se necesita de una gran inversión por parte de los armadores de los buques, quienes en casi todos los casos recurren al financiamiento de las naves con entidades de intermediación financiera nacionales o internacionales.

El interés principal de esta investigación es verificar las garantías que presenta la Ley número 603-77 del 20 de mayo de 1977 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas, para garantizar el retorno del crédito al acreedor que consiente un préstamo al armador de un buque, por lo que el objetivo general será analizar el procedimiento de ejecución de hipoteca naval establecido por la citada ley número 603-77 y si el mismo ofrece garantías suficientes a los acreedores para obtener el retorno de su crédito.

Para lo propuesto se pretende realizar un análisis crítico que valore la aplicación de esta ley por ante los Tribunales de la República Dominicana a los fines de elaborar una propuesta o recomendación de mejoría a la legislación actual que regula el ejercicio del comercio marítimo en el país.

Se debe tomar en consideración que ante el incremento del comercio marítimo de las últimas décadas se ha generado el interés de algunos sectores económicos de la República Dominicana de convertir el país en el próximo Hub del Caribe, aprovechando su excelente ubicación geográfica, por esto se entiende lógico buscar que nuestras normas de derecho marítimo se actualicen con los tiempos y al mismo compas de los demás países que intervienen en este tipo de comercio y que ya han adaptado sus legislaciones a casi todos los convenios internacionales del comité marítimo internacional, especialmente los que tratan de los gravámenes sobre los buques y junto con éstos los convenios referente a la unificación de las reglas relativas a los embargos de buques.

Aunque el punto de partida de este trabajo es la Ley número 603-77, también se estudiarán los conceptos de derecho marítimo y el concepto del buque, objeto principal del comercio marítimo que constituye su columna vertebral. Otros instrumentos de estudio a considerar son los anteproyectos de Código Marítimo Dominicano, la Ley de Comercio Marítimo, ésta última sometida al Congreso Dominicano en el año 2016 y el decreto 222-92 promulgado el 7 de Julio del año 1992 por el Doctor Joaquín Balaguer como presidente de la República Dominicana.

Serán bien definidos los conceptos de Hipoteca Naval, crédito marítimo, armador, entre otros muchos términos que se utilizan en derecho marítimo,

pues generalmente cuando se habla de hipoteca, se piensa de inmediato en la garantía real constituida por los inmuebles, ya que es la figura que se utiliza en la generalidad de los créditos financieros otorgados por las instituciones financieras dominicanas que se constituyen en acreedoras de las personas que adquieren una propiedad.

Veremos el comportamiento del proceso de inscripción y registro de la Hipoteca Naval en la República Dominicana durante los últimos tres años, es decir desde enero del año 2015 hasta enero del año 2018.

Para la elaboración de este trabajo emplearemos un tipo de investigación descriptiva apoyada en la información obtenida de las diferentes legislaciones, convenios internacionales y legislación actual, con la finalidad de describir los obstáculos que presenta la ejecución y venta de una nave otorgada como garantía hipotecaria.

El estudio y comportamiento de la construcción y compra de naves en República Dominicana, la cantidad de matrículas de naves marítimas existentes y su uso, así como la cantidad de inscripciones de hipotecas registradas en los últimos tres años, serán analizados en este trabajo; así como cada uno de los instrumentos legales existentes y son reguladores de la figura de la hipoteca naval, para formarnos un juicio de lo que actualmente ocurre con las leyes dominicanas a los fines de presentar una propuesta que mejore e incremente la inversión en la construcción o compra de buques; y, para finalizar se establecerá una comparación de diversas legislaciones de países como son España y Venezuela, los convenios internacionales y la legislación nacional.

El primer capítulo estará compuesto por cinco temas que persiguen definir los principales conceptos de la investigación, con la intención de presentar de manera meridiana el concepto del buque, desde el punto de vista del objeto que sirve como mecanismo de transporte de mercancías entre diferentes naciones y el buque como objeto de garantía de derecho real, constituyendo el buque uno de los objetivos de estudio principales del derecho marítimo. Serán presentadas diferentes definiciones y conceptos del derecho marítimo desde el punto de vista de diferentes autores que se han dedicado a estudiar esta rama del derecho.

Aquí también se presentarán los aspectos de contenido más importantes del contrato de hipoteca naval y todos sus requisitos para ser válido, siendo el más importante el registro de ese acto convencional que actualmente es la única forma de inscribir una hipoteca naval, ya que ningún acreedor podrá hacer inscribir una hipoteca naval judicial, pues no está permitido actualmente por la ley.

Algo importantísimo que se definirá en este capítulo es el concepto de créditos marítimos y créditos marítimos con privilegios establecidos y reconocidos por los diferentes convenios internacionales y su orden de prelación de pagos frente a la hipoteca naval.

El segundo capítulo contendrá un análisis de la legislación nacional e internacional que actualmente regulan los procesos de ejecución de hipoteca naval y de los diversos créditos marítimos y créditos privilegiados, dividido en seis temas de análisis y comparaciones legislativas y un último tema conteniendo una propuesta para mejorar nuestro sistema de registro de naves, hipotecas y ejecución de esas garantías.

Para lo antes expuesto, en el primer tema del segundo capítulo se ha valorado la Ley número 603-77, observando cada aspecto tomado en consideración para la elaboración de los contratos, la autoridad competente de su registro y la autoridad competente del registro de las naves, en donde identificamos la existencia de un doble registro, uno bajo la responsabilidad de la Armada de la República Dominicana, que se encargará de llevar el registro de las matrículas de las naves; y, otro bajo la responsabilidad de la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Industria y Comercio de la República Dominicana, quien llevara los libros correspondiente al registro de las hipotecas navales.

Posteriormente se analiza el decreto 222-92, promulgado para buscar una salida rápida al conflicto surgido a principio de los años noventa, los constantes embargos u oposiciones presentados a las embarcaciones de transporte de carga de mercancías. Luego este capítulo ofrece el análisis comparativo de los convenios del Comité Marítimo Internacional (CMI), dedicado de manera especial a la regulación del buque. Dentro de ellos podemos citar, en principio, los tres que tratan de los gravámenes sobre los buques; Dos de estos se encargan de la parte relativa a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, y ambos tienen el mismo nombre “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas” uno del año 1926 y otro de 1993 (Organización Marítima Internacional (OMI), 1993); y el por otro lado tenemos el “Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques” (Las Naciones Unidas (OMI), 1999).

Resulta de mucho interés para esta investigación, el estudio comparado de la legislación de España y Venezuela, en las cuales encontramos algunas coincidencias con nuestra legislación, en especial en lo relativo al contrato

mediante el cual se constituye la hipoteca y su inscripción en un registro público para poder hacerla oponible a los terceros. Finalizamos con el análisis del procedimiento de ejecución de hipoteca con el cual contamos actualmente y por último señalamos nuestra propuesta para mejorar ese procedimiento y el de ejecución de los créditos marítimos.

CAPÍTULO I

La Hipoteca Naval, Privilegios y Créditos Marítimos. Conceptos y Generalidades.

1.1) Concepto de Buque. El buque como garantía real. El Armador o propietario del buque.

El buque, para el derecho marítimo constituye el objeto central de su regulación, siendo éste el vehículo de transporte que necesita ser normado para evitar pérdidas humanas en el mar y regular los espacios marítimos de cada continente o nación. Son los buques, los que transportan el noventa por ciento de la carga que se mueve a nivel mundial, según las estadísticas del portal virtual de la Autoridad Marítima Dominicana.

Desde la antigüedad, las sociedades han vivido y subsistido gracias al intercambio de mercancías y productos que genera el comercio marítimo, muestra de ello es la aventura de mar que trajo a Cristóbal Colón y sus tres embarcaciones al Continente americano, su objetivo principal era conseguir nuevas rutas que le facilitaran el comercio con la India para realizar los intercambios de productos entre Europa y Asia.

La definición del buque como tal, puede ser muy amplia, porque incluye de una parte, cualquier embarcación con independencia de su tamaño o dimensión; por otra parte, prescinde del destino marítimo para incluir el fluvial, y por último, se considera que también son buques los artefactos desprovistos de autopropulsión (Martínez, 2017).

Por tratarse de un bien compuesto, se integra de partes o elementos que resultan susceptibles de individualización o separación y, al mismo tiempo está dotado de unidad orgánica. Este puede ser objeto de derechos y cargas,

como veremos más adelante, pues en la presente investigación estudiamos una de las cargas que pueden constituirse sobre el buque, la hipoteca naval.

El buque se compone de partes constitutivas, pertenencias y accesorios. Se conocen como partes constitutivas del buque, aquellas que no pueden separarse aun teniendo individualidad propia pues afectarían su existencia como, por ejemplo, el casco, las máquinas, el timón, las hélices, las escotillas, etc. Las pertenencias forman parte del buque pero pueden separarse, ya que su vinculación está motivada por la utilización o explotación del buque por estar unidas a su destino, aquí encontramos los botes salvavidas, los aparejos, los instrumentos de navegación, los documentos, las anclas de respeto (Martínez, 2017). Sin embargo, de todas esas partes, la constitutiva siempre será la de mayor importancia y la que es descrita en su totalidad en el registro de la nave, formando prácticamente y en comparación con el cuerpo humano, el torso del cuerpo y por ello no puede ser separado jamás del buque.

Retomando el buque como objeto de derechos, es oportuno decir que es una cosa que tiene una individualidad propia, aun cuando lo integran ese conjunto de cosas diversas que de la que se ha visto en su naturaleza, como son el cuerpo del buque, que hace que la nave sea una cosa compleja y los accesorios que le son anexos, cosas pertenecientes y por tanto jurídicamente integradas en el concepto del buque (Salgado, 2012). Siendo el buque objeto de derechos, es posible decir que todas las partes del mismo quedarán comprometidas al momento de consentirse un crédito hipotecario sobre el mismo.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos del 30 de mayo de 2006, de México, define el buque en su artículo 78 como “La embarcación y artefactos navales son bienes muebles sujetos a lo establecido en esta Ley y en las

demás disposiciones sobre bienes muebles contenidas en el Código Civil Federal” (Salgado, 2012).

Como se puede apreciar, existen muchas definiciones de buque, y en la gran mayoría son muy sucintas y dejan fuera muchos elementos importantes. Otra de ellas es la que encontramos en el artículo 190 del Código de Comercio de la República Dominicana (CONGRESO DE LA REPUBLICA DOMINICANA, 1857), según el cual: “Las naves y demás embarcaciones marítimas, son bienes muebles. Sin embargo, responden de las deudas del vendedor, especialmente de las que la ley declara privilegiadas.” Una definición que a nuestro entender es muy limitada y dice poco de lo que es una nave o buque como tal.

Tanto en la definición de Buque que recoge la legislación mexicana como la dominicana, puede notarse que para ambas la única importancia al definirlo es establecer que, a pesar de tratarse de un bien mueble, él mismo responderá como un bien inmueble por su característica registral y su capacidad de servir como garantía convencional consentida por su propietario para la obtención de un crédito.

En tanto, podemos decir que nos identificamos con la definición de buque establecida en el artículo 3 del Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo (Comisión de Estudio del Congreso Dominicano, 2016) el que dispone:

“Buque o nave marítima. - Es toda construcción flotante destinada a navegar por agua, cualquiera que sea la finalidad para la cual fue construida, así como cualquiera sea la propulsión que lo haga navegar. Este concepto incluye buques de transporte de carga y de pasajeros, embarcaciones para asistencia de la navegación y turísticas barcazas, transbordadores, remolcadores, y cualquier otro tipo de vehículo acuático. La expresión buque,

comprende además de su casco, arboladuras, máquinas principales o auxiliares, y las demás pertenencias fijas o no, que son necesarias para sus servicios de maniobra, navegación y equipamiento, aunque se hallen separadas.”

Vista la definición del Buque en el sentido de la cosa material, ahora se podrá ver el Buque como objeto de garantía.

El buque es un bien mueble por la naturaleza corporal del mismo, por lo tanto su tratamiento jurídico es propio del derecho de las cosas que pueden ser objeto de dominio y a su vez, también podrán constituir objeto de gravamen, esto significa que sobre el buque se podrán constituir hipotecas, tal y como lo consagra el sistema de registro que ha sido creado por la Ley número 603-77, que instituyó en la República Dominicana el registro de naves y de las hipotecas que se puedan consentir sobre las mismas y que requieren de un financiamiento por parte de sus armadores.

En España, el Código de Comercio disponía que los buques mercantes constituirán una propiedad que se podrá adquirir y transmitir por cualquiera de los medios reconocidos en derecho, ya que el buque, como cosa material, puede ser objeto de negocios jurídicos, constituyendo un bien mueble *suis generis* que debe ser inscrito en un registro público que busca reforzar así la garantía del acreedor (Martínez, 2017).

El registro de buques tiene para cada país de abanderamiento una carga de responsabilidad que implica la vigilancia e inspección de cada nave que lo conforme, ya que el estado bandera deberá velar porque el registro cumpla con todas las condiciones exigidas por los convenios internacionales, en lo que se refiere al buen funcionamiento de los mismos, para poder certificar

que se encuentran en óptimas condiciones para navegar garantizando la seguridad de la vida humana en alta mar.

El buque es una construcción unitaria, que se elabora mediante la concurrencia de las más diversas y variadas cosas, que al unirse pierden su individualidad, para formar el buque, por lo mismo al vincularse y agregarse a ese fin, lo hacen en función del destino de tal bien, como lo son el ejercicio del comercio y la navegación (Lebrero, 2000)

En República Dominicana, el artículo 2 de la citada ley número 603-77, establece que: “Las naves son bienes muebles, pero solo podrán ser dadas en garantía o embargadas de acuerdo con las disposiciones de la presente ley.”

Este sistema de registro de Buques fue instituido en la República Dominicana, con la conquista realizada por los colonos españoles, quienes los utilizaban como sistema de registro en España. Fue éste sistema registral el que dio origen al sistema torrens de registro de inmueble que mantenemos actualmente los dominicanos y cuya función es crear un archivo numerado de cada buque que contenga todas sus características específicas que lo identifican, con todas sus generalidades, nombre de su propietario y el tipo de transporte que realizará.

Podemos decir que el registro es el acta de nacimiento de los buques, en donde se procederá con la inscripción de todas las cargas que puedan ser inscritas sobre él mismo.

Es evidente que, ante la existencia de un registro de buques, su principal finalidad es hacer constar quién es el propietario del mismo, que en materia de derecho marítimo también es conocido como armador.

El Armador es la persona física que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietario (Salgado, 2012).

También es conocida La empresa Armadora, que es la persona moral que explota marítima y comercialmente una embarcación por su cuenta, sea o no su propietaria (Salgado, 2012).

Vistas las definiciones anteriores se puede afirmar que, el armador o propietario del buque no es más que la persona física o jurídica, que decide adquirir un buque, con la finalidad de ejercer el comercio marítimo o de cederlo mediante un contrato de arrendamiento, para la explotación comercial de transporte marítimo.

En la mayoría de ocasiones, y por el elevado costo que conlleva adquirir o construir un buque, los armadores recurren a instituciones financieras que se convierten en acreedores de éstos, pues una vez suscritos los contratos de préstamos hipotecarios, son otorgados como garantía de pago las naves o buques financiados.

En la actualidad, República Dominicana, solo cuenta con flotillas de Naves de Recreo y Remolcadores en su sistema de registro, esto debido al elevado costo que tienen los Buques Mercantes y la gran cantidad de impuestos que deben ser pagados al Estado Dominicano por todo aquel que pretenda adquirir una nave mayor de 500 toneladas.

Ante el estancamiento del crecimiento de una flota mercante, el estado dominicano se encuentra rezagado en el estudio del derecho marítimo, materia de derecho que se define a continuación.

1.2.) Derecho Marítimo.

Varios autores consultados coinciden en la teoría de reconocer el derecho como uno solo, sin embargo, debemos reconocer que por razones prácticas y cuestiones de sistematización de enseñanza, el derecho suele dividirse en ramas, pudiendo ser citadas las de Derecho constitucional, Derecho administrativo, Derecho Penal, Derecho Agrario, Derecho Internacional público y Derecho civil, entre otras muchas ramas más, y por supuesto no se puede quedar el que constituye nuestro objeto de estudio, el Derecho marítimo. En este sentido podría afirmarse que el Derecho marítimo es el conjunto de normas que regulan todos los acontecimiento en el mar y en los espacios marítimos (Salgado, 2012).

El Derecho marítimo, como el conjunto de las relaciones jurídicas que nacen o se desarrollan en el mar, incluye tanto el llamado Derecho del Mar como el denominado Derecho mercantil marítimo. Entendiéndose por Derecho del mar como la parte del Derecho internacional público que hace referencia a las normas supranacionales sobre el mar y los fondos marinos, y el Derecho marítimo la parte del Derecho mercantil que regula las actividades comerciales, privadas y marítimas (Martínez, 2017).

Salgado, recoge en su obra varias definiciones de diferentes autores sudamericanos, que nos resultan de mucho interés y que nos permitimos citar a continuación (Salgado, 2012):

- ↳ “El conjunto de normas destinadas a reglar los hechos, las instituciones y las relaciones jurídicas derivadas del ejercicio de la actividad navegatoria o modificadas por ésta (Montiel, 1979)...”

- ↪ “El conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen por ambiente propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación (Malvagni, 1949)...”
- ↪ “El derecho de la Navegación es, por una parte, la rama de la ciencia jurídica a través de la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua, o se refieren a él y, por la otra, el sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos esos hechos y relaciones (Lebrero R. G., 1979).”
- ↪ “El conjunto de normas que regulan la navegación marítima (Torres, 1977)...”
- ↪ “Un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanados de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos. En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos (Ahumada, 2012).”
- ↪ “Orden jurídico que rige el medio marino y las diversas utilidades de que es susceptible (Azcárraga, 1970).”

Según George Ripert (Ripert, 1954), “El derecho Marítimo es en sentido lato el conjunto de las reglas jurídicas relativas a la navegación por mar”.

Como puede observarse en todas las definiciones antes vistas siempre se precisa regular los hechos y acontecimientos que surgen del acto de navegación, prevaleciendo dos ramas, la de orden público y las relaciones entre particulares, ejercidas por el comercio marítimo. Las de orden público, siempre se encargarán de tratar los asuntos de interés para los Estados, como por ejemplo la contaminación del mar; mientras las de asuntos

privados, buscarán crear normas que unifiquen las normas a nivel internacional del comercio marítimo.

Este derecho reviste una enorme importancia para el desarrollo y formación en las políticas de un real Estado Marítimo.

Con la intención de unificar las reglas y normas de derecho marítimo público y luego de transcurridos nueve años, que tuvieron de duración los diferentes encuentros de los representantes de ciento cincuenta (150) países, y desplazándose a diferentes ciudades, como son New York, Ginebra y Caracas, luego de muchas negociaciones se desarrollaron y confeccionaron lo que se ha conocido como la constitución del mar, su nombre es CONVEMAR.

La CONVEMAR, establece el marco fundamental para todos los aspectos de soberanía, jurisdicción, utilización derechos y obligaciones de los Estados en relación con los océanos. Esta convención producto de negociaciones iniciadas en la Tercera Conferencia sobre derecho del mar de 1973, fue abierta para la firma el día 10 de diciembre del año 1982 en la Bahía Montego, Jamaica.

En República Dominicana, las autoridades deben vigilar los tres grados de jurisdicción consagrados por la Convención de Derecho del Mar de 1982 (Convemar) de la cual es signataria el Estado dominicano desde el año 2009, pues como sea visto es prácticamente la constitución para el derecho del mar, a continuación, se presentan cuáles son esas jurisdicciones:

- I. Estado de Abanderamiento: Es el estado pabellón, encargado de llevar el registro de las naves o buques de una nación.

- II. Estado Rector del Puerto: No son más que todas las normas y leyes que un estado hace cumplir a todas las naves o buques que son recibidos en sus puertos; y,
- III. Estado Ribereño: Es el dominio ejercido por un estado sobre sus costas y todo su territorio, suelo y sub-suelo hasta las 12 Millas Náuticas, con plenitud de competencia, pudiendo ejercer todos los derechos de explotación de sus recursos, la protección del ambiente marino, la debida vigilancia policial y el control de las aduanas.

De las tres jurisdicciones señaladas previamente, la de más importancia para esta investigación, es el Estado de Abanderamiento. Esto es así, porque para que pueda registrarse una hipoteca naval, previamente debe haberse registrado o matriculado el Buque, tal y como ocurre con los bienes inmuebles al ser registrados en Registro de Títulos, en el caso de los buques, su registro se materializa en la Comandancia de la Capitanía de Puertos de la Armada de la República Dominicana, siendo este registro indispensable para poder ser inscrita la hipoteca naval.

1.3.) La Hipoteca Naval. Antecedentes.

En el comercio marítimo internacional, es bien conocida la institución de la Hipoteca Naval dentro del derecho marítimo, pues es de gran utilidad para garantizar las deudas económicas contraídas por los armadores. En la época de esplendor del derecho Romano era muy común la actividad de financiación de los viajes o aventuras de mar, y en aquel momento se hicieron populares los “Préstamos a la gruesa”, mediante los que una persona cubría o financiaba la aventura que sería emprendida por el capitán, que casi siempre era el armador de la nave, para ver recuperar su crédito una vez se lograra con éxito la citada aventura o viaje, colocando en su puerto destino la mercancía transportada.

Con el tiempo ésta práctica fue evolucionando y, para el siglo XIX surge en Francia la Hipoteca Naval, desde donde se fue extendiendo y generalizándose a una gran mayoría de los países del planeta.

La importancia del registro de la hipoteca naval, radica en su registro y en la publicidad que genera dicho registro, para poner en conocimiento de los terceros, la existencia de un crédito que sirve como garantía de pago de aquel acreedor que dispuso de su capital para financiar la adquisición del buque por parte de su propietario.

Fue precisamente pensando en el sistema de publicidad que los franceses, decidieron crear y adoptar un registro de buques o naves, convirtiendo así este bien mueble en una garantía real, pues con esto buscaban dar seguridad al acreedor de que su crédito se encontraría asequible para ser verificado por todo aquel con intenciones de adquirir u otorgar un nuevo crédito sobre el buque.

Con el desarrollo y crecimiento del comercio marítimo se han ido incorporando en las diferentes legislaciones de muchos países la figura de la Hipoteca Naval, pues el legislador ha tenido que crear las normas necesarias para resguardar y asegurar las inversiones de los empresarios de cada país.

En España, la Hipoteca naval es un paradigma de los derechos reales o de garantías. Sin embargo, según el citado autor, en el Derecho Marítimo se han preferido otras formas de garantía, por lo que alega que su uso es relativamente reciente y discutida su aplicación, habida cuenta de que su regulación la coloca por debajo de otros créditos privilegiados marítimos. En cierto modo entendemos que la hipoteca queda en un segundo plano cuando se ejecutan los créditos privilegiados, que estudiaremos más adelante en este mismo capítulo (Martínez, 2017).

Estamos acorde con el criterio antes citado, pues es esa una de las razones, por las que entendemos, se precisa de un procedimiento expedito para la ejecución de las hipotecas navales, ya que la lista de créditos marítimos que tienen privilegio de prelación para su recuperación antes de la hipoteca, es extensa y si a esto se le añade el tortuoso proceso requerido para llegar a la venta de la nave, es casi imposible obtener el retorno del crédito.

La hipoteca como tal persigue otorgar esa seguridad al acreedor de que su crédito se encuentra garantizado, básicamente esa es su función, es por ello que precisamos estudiar el concepto de hipoteca naval, visto a seguida.

De todas las definiciones recogidas en esta investigación, la que presenta Gastón Gauché T. (T., 1971) recogida a su vez del código civil chileno, es la que se entiende más completa, pues la define de la siguiente forma:

“La hipoteca naval es un derecho real accesorio constituido sobre una nave en forma voluntaria para resguardar los intereses de un tercero permitiéndole perseguirla y enajenarla para hacerse pago de su crédito, pero sin privar al propietario del uso y la explotación de la nave.”

De su definición se desprende una característica fundamental, que es el acuerdo voluntario entre las partes, materializado con el contrato de hipoteca naval, el cual nos aprestamos a estudiar de inmediato.

El contrato de préstamo de hipoteca naval requiere de varios requisitos, obviamente uno de los más importantes, es la existencia de un buque o nave, que constituirá la garantía del préstamo, pero además existen otros requisitos, como los presentados a continuación:

- a) Designación del acreedor y el deudor con las generales de cada uno de ellos.
- b) La cantidad determinada y liquida del crédito que se pretende garantizar con el buque.
- c) Fecha del término o vencimiento del pago del capital e intereses generados por él mismo.
- d) Determinación de la titularidad de la hipoteca consentida.
- e) El buque deberá ser identificado correctamente con la descripción de todas las características que se hacen constar en su registro, así como el valor del mismo.
- f) Individualización de los valores de cada nave, en caso de que el crédito otorgado esté garantizado por más de una nave o buque.

Es oportuno señalar que estas características o condiciones aumentan o disminuyen de acuerdo a la legislación interna de cada país. Sin embargo, en la gran mayoría de países, la condición principal es que la hipoteca debe ser convencional, es decir, consentida por las partes, dejando claro que no puede surgir una hipoteca naval producto de decisión judicial.

En Chile, por ejemplo, la hipoteca es consentida de manera consensual y luego se exige la formalidad de la publicidad de ese acuerdo consensual, con la finalidad de que dicho acto se haga oponible a los terceros, mientras que en España, el acuerdo debe ser suscrito mediante escritura pública o en póliza intervenida por notario o en documento privado y deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles, tal y como lo dispone la Ley número 14/2014 de Navegación Marítima en su artículo 128.

Según Gastón Gauché, la hipoteca naval presenta tres efectos fundamentales en favor del acreedor hipotecario (T., 1971), siendo estos:

- El derecho de persecución, que permite accionar contra el nuevo propietario si la nave ha sido enajenada;
- El derecho de venta, que permite embargar y subastar el buque para pagarse su crédito con el producto de la venta; y,
- El derecho de preferencia, que permite una vez efectuada la subasta pagarse antes que otros créditos de menor categoría.

Acreedor, es toda persona que otorgue un crédito marítimo. Para constituirse en acreedor, deberá siempre redactarse el documento público o privado, de acuerdo al requisito de la legislación de cada país en particular, en donde se haga constar que esa persona física o jurídica está entregando en manos del propietario del buque, una suma de dinero determinada con la finalidad de resguarda o respaldar el pago de ese crédito mediante la inscripción de ese derecho real sobre el buque, que será llamado hipoteca.

El deudor, por su parte, será o serán aquellas personas que reciben el crédito con la intención de generar beneficios al ser invertidos en un buque que además de generar el comercio, deberá ser otorgado como garantía del retorno del crédito al acreedor.

Son claros los efectos que producen para cada una de las partes, antes señaladas y definidas, la hipoteca naval a raíz del incumplimiento del contrato que la otorga, ahora serán dados a conocer cuáles son y en qué consisten los créditos marítimos y los créditos privilegiados en el derecho marítimo.

Es muy importante comprender la diferencia entre estas figuras, pues el orden de pago a ser tomado en cuenta al momento de una ejecución o embargo, será partiendo de cuales créditos son privilegiados y cuales no lo son.

1.4) Créditos Marítimos. Créditos Marítimos Privilegiados. Concepto y diferencias con la hipoteca naval.

Para definir el crédito marítimo, hemos tomado la definición y enumeración que nos proporciona el Convenio Internacional Sobre el Embargo de Buques de 1999 (Las Naciones Unidas (OMI), 1999), por entender que él mismo busca unificar criterios a nivel internacional, que es lo más conveniente para el comercio marítimo. Veamos pues:

Por "crédito marítimo" se entiende un crédito que tenga una o varias de las siguientes causas:

1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;
4. Daño o amenaza de daños causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse;

pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4;

5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;
6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;
8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;
9. La avería gruesa; pérdida total de la carga transportada por el buque.
10. El remolque; constituye la movilización de la nave mediante el empuje de un Remolcador, un barco de gran capacidad y fuerza motriz.
11. El practicaje; es la dirección que ejerce el práctico (persona física conocedor del puerto y con capacidad de conducir un buque) de cada puerto para orientar al capitán del buque en su maniobra de atraque.
12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;

14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque;
22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

Como se puede apreciar, el crédito marítimo siempre ha de surgir a consecuencia de la explotación misma del buque, por eso se le conoce como crédito marítimo.

Así como este convenio de 1999, existen otros convenios que regulan, norman y citan de forma expresa cuales son los créditos marítimos, teniendo como única finalidad, evitar discusiones legales entre los entes

privados que intervienen en el comercio marítimo internacional, pues las naves se mueven de un puerto a otro, en países con diferentes legislaciones, y se precisa de una unidad de criterios y leyes uniforme para los diferentes estados, lo que facilita al suscribir estos convenios, que las diferentes naciones eviten conflictos legales que pueden surgir como consecuencia del ejercicio del comercio marítimo, o que una vez surjan los mismos, puedan dirimirse atendiendo a esos convenios suscritos y aceptados por los estados miembros.

Pero además del reconocimiento del crédito marítimo, y aunque este convenio no establece créditos privilegiados, en otros convenios como el “Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval” (Organización Marítima Internacional (OMI), 1993) si se distinguen privilegios, que en el orden de prelación tendrán prioridad inclusive antes que las hipotecas.

En ese sentido, Ignacio Arroyo, en su obra Compendio de Derecho Marítimo (Martínez, 2017) plantea que los privilegios de los acreedores marítimos constituyen uno de los fundamentos de la especialidad del Derecho Marítimo.

Los privilegios marítimos a nuestro juicio, constituyen una regla dentro del derecho marítimo, cuya finalidad es garantizar el cobro de toda persona física o jurídica que ofrezca un servicio al buque mientras se encuentra en la aventura marítima o en las instalaciones de uno de los puertos que visita en esa aventura de mar, dando siempre preeminencia a ese crédito, flete a cualquier otro.

Más adelante, Martínez, continúa diciendo que, en el Derecho común, civil y mercantil (en dominicana el derecho mercantil se conoce como

derecho comercial), el deudor responde con todos sus bienes presentes y futuros sin que el acreedor disponga de un bien en particular para la satisfacción de su crédito, salvo que esté reconocido como especial o privilegiado, mientras que, en el Derecho Marítimo, la norma general es más bien la contraria, en donde podríamos afirmar que la excepción es la regla general. Esto significa que en la práctica la totalidad de los créditos marítimos son preferentes o privilegiados, claro está, frente a los demás créditos no marítimos, que siguen el régimen general.

1.5) Privilegios Marítimos.

El crédito Marítimo con privilegio, o Crédito Privilegiado está contenido en nuestra legislación dominicana tanto en la Ley número 603-77 como en el Código de Comercio de la República Dominicana, y en ambas fuentes enumeran cuáles son esos créditos y privilegios marítimos.

Por ejemplo, en la Ley 603-77, sobre hipotecas navales, en su artículo 27, es muy clara al establecer la preferencia que tiene la hipoteca ante ciertos créditos, disponiendo que solo le precederán los siguientes:

- i. Las costas judiciales incurridas para llegar a la venta de la nave y a la distribución del precio;
- ii. Los derechos de tonelajes o de puerto y los otros impuestos públicos de las mismas especies, los gastos de pilotaje, de guarda y de conservación, a partir de la entrada de la nave en el último puerto;
- iii. Los créditos resultantes del contrato de trabajo del Capitán, de la tripulación y de las otras personas que prestan sus servicios a bordo;

- iv. Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la contribución de las naves a las averías comunes;
- v. Las indemnizaciones por abordajes u otros accidentes de navegación o por daños causados a las obras de arte de puertos y de las vías navegables, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a la tripulación, las indemnizaciones por pérdidas o averías de carga o de equipaje;
- vi. Los créditos provenientes de contratos celebrados u operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de registro, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación de la nave o de la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario de la nave y si se trata de su crédito o del de los suministradores, reparadores, prestamistas u otros contratantes.

Mientras, por otro lado, el Código de Comercio Dominicano, en su artículo 191 se manifiesta reconociendo como créditos marítimos los siguientes créditos:

- i. Las costas judiciales y otras, hechas para efectuar la venta y la distribución del precio.
- ii. Los derechos de tonelada y demás de puerto impuestos por las leyes fiscales;
- iii. Los salarios del guardián, y gastos de custodia de la embarcación, desde su entrada en el puerto hasta la venta;
- iv. El alquiler de los almacenes en que están depositados los aparejos y pertrechos;
- v. Los gastos de conservación de la embarcación y de sus aparejos y pertrechos, desde su último viaje y su entrada en el puerto;

- vi. Los gajes y salarios del capitán y demás personas de la tripulación empleadas en el último viaje;
- vii. Las cantidades prestadas al capitán para las urgencias del buque durante el último viaje, y el reembolso del precio de las mercancías que hubiere vendido para el mismo objeto;
- viii. Las cantidades debidas a los vendedores y a los proveedores y operarios empleados en la construcción, si la nave no hubiere hecho todavía ningún viaje; y las cantidades debidas a los acreedores por suministros, trabajos, mano de obra, arena, vituallas, armamento y equipo, antes de la partida de la nave, si ya hubiere navegado;
- ix. Las cantidades prestadas a la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos para carena, vituallas, armamento y equipo, antes de partir la nave.
- x. El importe de las primas de los seguros hechos sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave, debidas por el último viaje;
- xi. Los daños y perjuicios debidos a los fletadores, por no entregárseles las mercancías que han cargado, o por indemnización de las averías que hayan padecido las dichas mercancías por falta del capitán o de la tripulación.

La importancia de distinguir entre el privilegio marítimo y el crédito marítimo establecidos, el primero en la Ley número 603-77 y el segundo en el Código de Comercio Dominicano, radica en que sólo podrán anteceder a la hipoteca naval, los créditos marítimos con privilegio establecidos en la citada Ley de Hipoteca Naval.

Esta teoría está fundamentada en el hecho cierto de que la lista de los créditos marítimos es mucho más extensa que la lista de privilegios que

estableció el legislador en la Ley 603-77, que fue promulgada con posterioridad al Código de Comercio y, aunque no derogó lo inherente a los créditos marítimos dispuestos en el artículo 191 del Código de Comercio, puede interpretarse que busca reducir la cantidad de créditos que deben ser pagados antes que la Hipoteca, que es una garantía real registral y por lo tanto pública, frente a los créditos marítimos que mantienen un carácter oculto hasta el momento de su persecución.

Tanto en el caso del proceso de ejecución de la Hipoteca Naval, como en el caso de la ejecución de los créditos marítimos el proceso ejecutorio podría ser muy similar dependiendo de la línea que decida seguir el procesalista, pues nuestro interés de analizar el proceso de ejecución establecido por la Ley número 603-77, es demostrar que no mantiene un proceso claro y garantista para el acreedor.

CAPITULO II

Análisis De La Legislación Nacional e Internacional que regula la Inscripción de La Hipoteca Naval y su Ejecución

2.1) Valoración de la Ley número 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de naves marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas.

La Ley número 603-77 promulgada el 20 de mayo de 1977 (Congreso Nacional República Dominicana, 1977) fue instituida tomando en consideración el crecimiento económico y el intercambio comercial de los años setenta (70) planteando la necesidad de la creación de una marina mercante que se encargue de preparar gente de mar con capacidad para insertarse en el negocio y comercio marítimo, algo que hasta la fecha no ha sido posible lograr, siendo ésta una de las razones por la cual se procederá a analizar la citada ley.

Actualmente el comando naval de la Capitanía de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada de la República Dominicana es la encargada de llevar los registros de todas las embarcaciones de bandera dominicana, en donde se puede constatar, mediante la certificación número veinticinco (25) emitida en fecha 28 de marzo del año 2018, que no existen registros de embarcaciones mayores de 500 toneladas dedicadas al transporte de mercancías.

República Dominicana cuenta con un gran número de lanchas y botes de recreo registradas bajo su bandera y las cuales pueden presentar inscripciones hipotecarias, sin embargo, éstas no constituyen parte del objeto de estudio de la presente investigación, ya que las mismas son utilizadas casi siempre, dentro de la jurisdicción dominicana y no realizan transporte de

mercancías o pasajeros a otros puertos fuera del alcance de República Dominicana, lo que facilita que los acreedores tengan mecanismos a su alcance que les permita ejecutar su crédito en caso de incumplimiento de pago.

Por otra parte, las únicas embarcaciones mayores de 500 toneladas con la que cuenta nuestra bandera, son los Remolcadores, que a su vez son generadores de comercio marítimo en dominicana, siendo esto así por lo necesario e imprescindible que se hacen al momento del atraque y desatraque de los buques mercantes cuando entran a los puertos dominicanos. Aunque en el caso de los remolcadores se pueden encontrar hipotecas inscritas sobre los mismos, los resultados de la presente investigación arrojan como resultado que esas cargas hipotecarias siempre son cubiertas por el deudor, ya que el negocio que éstos realizan presentan muy mínimos riesgos, por lo que los beneficios generados por ellos, les permite a los armadores cumplir con sus obligaciones de pago, sin que, por lo menos en los últimos tres años se conozca de la ejecución de alguna de éstas hipotecas.

Estos remolcadores también son regulados por la Ley número 603-77, la que en sus primeros once (11) artículos se refiere al buque como garantía, a los requisitos necesarios para constituir una hipoteca, las condiciones bajo las cuales ha de suscribirse el acto autentico mediante el cual se otorga la hipoteca, la institución responsable de llevar su registro y quienes podrán constituir hipotecas sobre las naves.

Estos artículos con los que se da inicio a la primera parte de la Ley coinciden, en casi todas sus estipulaciones, con legislaciones como la de Chile, España, México y Venezuela, en las que también es reconocida y permitida la inscripción de hipotecas sobre las naves marítimas y fluviales,

pues todas requieren el registro previo del buque, que es la condición primordial y esencial para poder ser inscrita la hipoteca. En la mayoría de estas legislaciones el común denominador es la voluntad de las partes para constituir la hipoteca, por lo que la misma siempre será convencional, y redactada mediante acto autentico (artículo 4 de la Ley número 603-77), para posteriormente proceder con su registro, que le dará la publicidad necesaria para hacerla oponible a los terceros.

El artículo 14 de la ley (Congreso Nacional República Dominicana, 1977) objeto del presente estudio, dispone que:

Artículo 14.- Para que surta la hipoteca naval los efectos que se le atribuye, ha de estar inscrita en el Registro que ha de llevar para tales fines la autoridad marítima.

También ha de estar anotada por el Registrador en la Certificación del Registro que acredite la propiedad de la nave, y que el Capitán de la misma ha de tener a bordo, siendo motivo suficiente para denegar la inscripción a falta de presentación de este documento.

La disposición aquí establecida puede prestarse a confusión, ya que en el primer párrafo del citado artículo se hace referencia a la inscripción de la hipoteca por ante la Autoridad Marítima, que no es precisamente la que ejerce la Armada Dominicana, sino la que esta Ley le reconoce a la Dirección General de Marina Mercante que tiene sus oficinas de servicio en el Ministerio de Industria y Comercio.

Posteriormente, el segundo párrafo del artículo 14 de la Ley número 603-77, añade que la hipoteca naval también deberá ser anotada en los libros donde se acredite la propiedad de la nave, y en su artículo 15 hace referencia a ese

primer registro de la nave que debe ser realizado por ante el Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada de República Dominicana.

Es de aquí que se desprende el doble registro que poseemos en dominicana, ya que la Ley 3003 (Congreso Nacional de la República Dominicana, 1951) en su artículo catorce (14) es clara al establecer que:

Artículo 15.- Los Comandantes de Puertos llevarán los siguientes libros:

- a) un libro de Registro de Gente de Mar, en el cual se asentarán los nombres, apellidos, apodos, residencia, nacionalidad, estado civil y Cédula Personal de Identidad, de las personas que, dentro de sus respectivas jurisdicciones, hayan obtenido su correspondiente Carnet de Gente de Mar, así como los certificados de capacidad de cada uno.
- b) un libro de matrícula, en el cual se asentarán los nombres y las características de las embarcaciones nacionales, matriculadas dentro de sus respectivas jurisdicciones. Todas las embarcaciones nacionales deberán proveerse de un certificado de matrícula, el cual será válido por un año, mediante el pago de los derechos establecidos en la siguiente tarifa:
 1. Embarcaciones menores de una tonelada RD\$ 1.00
 2. Embarcaciones de 1 a 49 toneladas RD\$ 2.00
 3. Embarcaciones de más de 49 hasta 100 toneladas RD\$ 3.00
 4. Embarcaciones de más de 100 toneladas en adelante RD\$ 4.00
 5. Embarcaciones dedicadas al servicio de remolque RD \$10.00
- c) Un libro de entrada y salida de buques.

De la simple lectura de este artículo se colige la responsabilidad otorgada a la Armada Dominicana para llevar el registro de toda nave de bandera o pabellón dominicano, encargada de realizar además las anotaciones que deberá remitir la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Industria y Comercio con las inscripciones hipotecarias que sean anotadas en sus libros.

En la entrevista realizada al Capitán de Navío Fernando De Jesús Peralta Mieses, (Mieses, 2018) Comandante del Comando Naval de Capitanía de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada Dominicana, éste manifiesta que en esa comandancia se registran todas las naves construidas o adquiridas por empresas o personas físicas en dominicana según la normativa número 3003, que es la Ley que los faculta, asimismo se encargan de realizar las correspondientes renovaciones de matrículas y evidentemente, también son encargados de realizar las anotaciones de las Hipotecas inscritas en el Registro de Marina Mercante de Industria y Comercio, manifestando en ese sentido, que en ocasiones dichas anotaciones no se realizan con la celeridad necesaria, pues la debida notificación no se realiza a tiempo.

Esta tardanza en la notificación de las inscripciones hipotecarias pueden traer dificultades al momento de la ejecución de una hipoteca, pues la Ley número 603-77 dispone en su artículo 34, el derecho de persecución en favor del acreedor, por lo que no podrá procederse con la transferencia de la nave sin previa notificación a los acreedores inscritos, por lo que si no es de conocimiento de la entidad encargada del registro de la nave, que la misma presenta una inscripción hipotecaria, tampoco podrá realizarse la anotación de oposición a transferencia correspondiente.

De la disposición de inscripción previa de registro, se desprende que, para poder inscribir una hipoteca sobre un buque, el mismo debe ser de bandera dominicana, pues no es posible inscribir una hipoteca sobre un buque que no

posea matrícula dominicana. Cabe señalar que los contratos de hipotecas pueden ser suscritos por las partes en cualquier país extranjero, la condición para que él mismo tenga efecto es que sea redactado conforme las disposiciones establecidas en el artículo 18 de Ley número 603-77, el cual reza:

Artículo 18.- Si el contrato de hipoteca naval se otorgase en países extranjeros, para que surta los efectos que esta ley le atribuye, deberá celebrarse necesariamente ante el Cónsul Dominicano del puerto en que tenga lugar, o ante el más cercano del mismo, y, además, inscribirse en el Registro del Consulado y anotarse en la certificación de propiedad que debe llevar a bordo el Capitán. El Cónsul Dominicano transmitirá inmediatamente copia auténtica del contrato al Registro de la autoridad marítima, debiendo efectuarse la inscripción en dicho Registro una vez recibida la copia auténtica a que antes se ha hecho referencia. La hipoteca otorgada en esa forma será oponible a terceros a partir de la fecha de su inscripción en dicho Registro.

Esta disposición permite y da la posibilidad a los armadores de obtener sus créditos para financiar sus buques en otros países y con instituciones financieras que otorgan los fondos que facilitan la compra de los mismos, procediendo con la redacción del contrato de conformidad con el ya citado artículo 18 y posteriormente proceden con la inscripción del mismo por ante la autoridad marítima correspondiente.

En los últimos tres (3) años se han registrado en los libros del Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada de República Dominicana, tres (3) hipotecas inscritas sobre remolcadores de matrícula dominicana y financiados por Bancos de la República Dominicana.

Sin embargo, éstas hipotecas no presentan inconvenientes, pues como se trató anteriormente, los remolcadores tienen un índice mínimo de riesgo en la aventura marítima y en la actividad comercial que desempeñan en el negocio marítimo, lo que les permite cumplir con sus compromisos de pago frente a sus acreedores, quienes no ameritan iniciar ningún proceso para ejecutar la venta forzosa de la nave. Mientras, con los buques de carga y transporte de mercancías que transitan en altamar y que suelen enfrentarse a innumerables riesgos durante la aventura marítima no ocurre lo mismo, pues al quedar expuestos a todos los posibles accidentes de mar, se arriesgan a sufrir pérdidas que podrían dar al traste con la pérdida del buque.

La República Dominicana cuenta con una ley que dispone de forma clara y precisa los requisitos de forma y de fondo para la constitución de las hipotecas de nave, sin embargo, su pabellón es cerrado, lo que no facilita el abanderamiento de buques como un atractivo para inversionistas de otras naciones, además de contar con elevadas tasas de impuestos para la adquisición de buques mercantes que tienen costos millonarios y que reducen al mínimo el interés de quienes ejercen el comercio marítimo para adquirir buques mercantes.

2.1.2) Duración del régimen de publicidad. Cancelación o radiación de hipotecas.

En los artículos 22 al 26 de la Ley número 603-77, se dispone el tiempo de publicidad que garantizará la inscripción de la hipoteca sobre la nave, estableciendo un término de diez (10) años que servirá de garantía al acreedor para asegurarse de que su crédito se hará oponible ante cualquier persona que pretenda apoderarse de la nave, garantizando además el derecho de persecución que le asiste al acreedor.

El artículo 26 de esta Ley señala de forma clara y meridiana que no podrá procederse con ningún tipo de negociación que haga perder la matrícula por parte del armador, y que en caso de que se demuestre que se ha procedido intencionalmente con la pérdida de la matrícula, el armador podrá ser sancionado por violación del artículo 408 del Código Penal Dominicano, que tipifica la estafa.

De esta forma el legislador persigue garantizar al acreedor que le sea asegurado su derecho de persecución, al exigirle mediante sanciones penales, el cumplimiento de una obligación al deudor, quién podría querer burlar los derechos de ese acreedor que cuenta con ese buque como garantía y que el deudor podría tratar de distraer de su patrimonio de manera fraudulenta.

De igual forma, también se dispone en esta parte de la ley número 603-77, la forma en la cual se dejaran sin efecto estas inscripciones de hipotecas, estableciendo para ello la suscripción de un documento, que podrá ser levantado mediante acto auténtico o bajo firma privada y deberá ser depositado pagando la tasa de servicio correspondiente por ante la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Industria y Comercio, en el que el acreedor autoriza a esta entidad a radiar o cancelar el registro de dicha hipoteca, debiendo por demás ser notificado al Comando Naval de Capitanías de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada de República Dominicana.

Para los casos en los que surja la dificultad de obtener por parte del acreedor ese documento, mediante el cual éste autorice la cancelación de la hipoteca, también el legislador quiso prever la ocurrencia de tal circunstancia y por esa razón el artículo 23 (Congreso Nacional República Dominicana, 1977),

expresa la posibilidad de cancelar la hipoteca mediante una decisión judicial, veamos:

Artículo 23.- Las inscripciones serán canceladas, sea por consentimiento de las partes que tengan capacidad a tal efecto, o en virtud de una decisión judicial que tenga fuerza de cosa juzgada.

El consentimiento para la cancelación de la inscripción deberá ser dado por acto auténtico o por acto bajo firma privada, legalizado por un Notario Público.

Esto significa que si el acreedor se negase a reconocer que la deuda ha sido saldada y se precisa recurrir al tribunal de primera instancia en materia civil y comercial, será posible siempre y cuando el deudor cuente con los documentos que demuestren el saldo de la deuda contraída, por lo que podrá solicitar al juez competente que declare la extinción de la deuda y ordene la cancelación o radiación de la hipoteca naval al departamento de Marina Mercante correspondiente.

Asimismo, los artículos 35 y 36 de la Ley número 603-77, disponen de forma precisa cuales son las razones que darán lugar a la extinción de las hipotecas, a saber:

- Art. 35.- La hipoteca de la nave se extingue por la extinción del crédito del cual es accesoria, por la renuncia del acreedor, por la pérdida completa de la nave, salvo el ejercicio del derecho sobre la indemnización del seguro. Subsiste sin embargo sobre los restos de la nave y sobre el precio de la nave vendida como no navegable.
- Art. 36.- Se extingue, además por el ejercicio del derecho de purgar que corresponde al adquirente. La mutación ante la autoridad

marítima debe preceder al cumplimiento de estas formalidades. El adquirente debe declarar que está dispuesto a pagar inmediatamente las deudas hipotecarias hasta la concurrencia de su precio, sean ellas exigibles o no. Los acreedores inscritos no tienen derecho a intereses sino a partir del momento en que han aceptado expresa o tácitamente el ofrecimiento.

Para el caso de la cancelación de hipotecas de manera voluntaria y a causa de haberse extinguido la deuda que lo motivaba, la parte interesada deberá dirigir una instancia a la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Industria y Comercio, acompañada del acto auténtico o bajo firma privada suscrito por el acreedor, en donde se autorice a la Dirección de Marina Mercante a proceder con la cancelación del registro de la hipoteca que figure en sus archivos, debiendo además cumplir con el pago de las tasas por servicios que establece el Ministerio de Industria y Comercio mediante la resolución número 55 de fecha 22 de marzo del 2010.

Aunque la legislación dominicana sobre la inscripción de hipotecas navales data de 1977, y aún sin ratificar los principales convenios sobre privilegios marítimos e hipoteca naval (Organización Marítima Internacional (OMI), 1993) así como el Convenio del embargo preventivo de buques (Las Naciones Unidas (OMI), 1999) el régimen de inscripción de hipotecas coincide en la gran mayoría de sus aspectos con el registro de las hipotecas, establecidos en las legislaciones de países como Venezuela, Panamá y España, por poner un ejemplo de las que han sido consultadas y que trataremos más adelante.

Con esto puede advertirse que, aunque el estado cuenta la normativa que viabiliza y garantiza la inscripción de las hipotecas, actualmente, no se cuenta con políticas de estado que presenten un atractivo económico que

incremente o haga surgir el abanderamiento de buques mercantes mayores de 500 toneladas.

El negocio del transporte de mercancías en la República Dominicana es manejado por las navieras o agentes consignatarios de buques que representan las diferentes líneas de transporte de carga y, por lo tanto, son las que se encargan de tener empresas disponibles para proveer los diferentes servicios que requieren los buques cuando llegan a puertos dominicanos, como es el caso de expendio de combustibles, o cualquier reparación que ameriten las embarcaciones. Es entonces cuando surgen los créditos marítimos, que en ocasiones no saben ser reclamados ante los tribunales dominicanos y dan lugar a las oposiciones que se conocen con cierta frecuencia.

Muchos de esos créditos generados en puerto, son los que, en virtud de las disposiciones de la Ley número 603-77 mantienen un privilegio de prelación antes que la hipoteca, con la salvedad de que ninguna de esas naves o buques que entran a nuestro puerto son de bandera dominicana.

La mayoría de autores consultados coinciden en admitir el carácter o posicionamiento relegado que tiene la hipoteca naval frente a los diferentes créditos privilegiados, pues hasta la misma Ley número 603-77, dispone en su artículo 27 todos los créditos que antecederán a la hipoteca al momento de una venta forzosa, veamos pues:

Artículo 27.- La hipoteca conlleva un derecho de preferencia. Sólo le precederán los siguientes créditos privilegiados:

1. Las costas judiciales incurridas para llegar a la venta de la nave y a la distribución del precio.

2. Los derechos de tonelajes o de puerto y los otros impuestos públicos de las mismas especies, los gastos de pilotaje, de guarda y de conservación, a partir de la entrada de la nave en el último puerto;
3. Los créditos resultantes del contrato de trabajo del Capitán, de la tripulación y de las otras personas que prestan sus servicios a bordo;
4. Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la contribución de las naves a las averías comunes;
5. Las indemnizaciones por abordajes u otros accidentes de navegación o por daños causados a las obras de arte de puertos y de las vías navegables, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a la tripulación, las indemnizaciones por pérdidas o averías de carga o de equipaje;
6. Los créditos provenientes de contratos celebrados u operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de registro, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación de la nave o de la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario de la nave y si se trata de su crédito o del de los suministradores, reparadores, prestamistas u otros contratantes.

Los Créditos que surgen a propósito una reparación de la máquina del buque y que es necesaria para culminar su viaje con éxito, es uno de los reconocidos por el numeral sexto (6to.) del antes citado artículo 27.

Esto significa, que este crédito podría dar lugar al inicio de un proceso de embargo en el cual deba notificarse a los acreedores inscritos, el orden de prelación que deberá seguirse para realizar los pagos de los créditos debidos, y concurrirán en el orden establecido en el artículo antes citado, por lo tanto, una vez atendido esos créditos privilegiados, entonces se procederá con el pago de las hipotecas inscritas en el orden de inscripción de fechas y

según concurren las mismas en cuanto a las horas en las que fueron inscritas cuando subsistan la misma fecha para varias hipotecas.

Sin embargo, y no obstante mantener una preferencia delante de las hipotecas, estos créditos privilegiados no perduran en el tiempo tanto como lo hacen esos derechos reales registrables, y es por ello que el artículo 30 de la Ley número 603-77 limita su vigencia a un año, cuando claramente señala que:

Artículo 30.- Los privilegios previstos en el Artículo 27 siguen a la nave en cualesquiera manos a que ella pase. Ellos se extinguen a la expiración del plazo de un (1) año para todo crédito que no sean los créditos de suministro a que se refiere el 6° de dicho artículo; en este último caso, el plazo se reduce a seis (6) meses.

Estos plazos corren:

1. Para los privilegios que garantizan las remuneraciones de asistencia y de salvamento, a partir del día en que hayan terminado las operaciones;
2. Para los privilegios que garantizan las indemnizaciones de abordaje y otros accidentes y para las lesiones corporales, a partir del día en que el daño haya sido causado;
3. Para los privilegios que garantizan los créditos por pérdidas o averías de cargas o de equipaje, a partir de la entrega de la carga o de los equipajes o de la fecha en la cual ellos hayan debido ser entregados;
4. Para los privilegios que garantizan los créditos por reparación y suministro u otros créditos a que se refiere el N° 6 del Artículo 27 de esta ley, a partir del nacimiento del crédito.

En todos los otros casos, el plazo corre a partir de la exigibilidad del crédito.

Regularmente estos créditos surgen en el curso del último viaje del buque y su privilegio resulta de la necesidad y urgencia de recurrir a uno de los servicios que lo generó, y que como ya lo hemos manifestado darán lugar a un proceso de embargo para recuperar su crédito en caso de incumplimiento de pago por parte del armador.

2.2) Análisis crítico del Decreto número 222-92 promulgado por el Doctor Joaquín Balaguer.

Como consecuencia de los diferentes servicios que se ofrecen en la República Dominicana a las agencias o consignatarios de buques con los que cuenta el país, se hizo frecuente, a finales de los años ochenta y principios de los años noventa, la presentación de oposiciones al zarpe de los buques por parte de las empresas que presentaban cualquier crédito y que perseguían su cobro, colocando con ésta práctica a los puertos dominicanos en una gran desventaja frente a los demás puertos del caribe. Esta fue la situación generadora de la promulgación del Decreto número 222-92 de fecha 7 de Julio de 1992 por el entonces Presidente de la República Dominicana, Doctor Joaquín Balaguer, cuya finalidad era poner fin a ésta práctica.

Este Decreto (Poder Ejecutivo, Dr. Joaquín Balaguer, 1992) dispone que:

En caso de embargos provisionales de buques en puerto en proceso de carga o cargados con mercancías local o mercancía en tránsito o con carga contratada, la Autoridad Portuaria Dominicana exigirá, como requisito previo al embargo, que el embargante provea, a sus expensas, los fondos necesarios para el traslado y transporte de la carga en otro buque, a fin de que la misma siga sin ninguna demora a su destino y no se interrumpa el comercio marítimo internacional.

El comandante el puerto deberá autorizar al capitán del buque cuyo embargo se pretende, transportar la carga en dicho buque en caso de incumplimiento por el embargante de la disposición anterior, levantando la correspondiente acta.

Puede entenderse que la intención de dicho decreto era poner fin a la práctica, hasta cierto punto injustificada; sin embargo, parecería una improvisación la promulgación del mismo, pues en buen derecho le compete al poder judicial, mediante una sana administración de justicia y dando un estricto cumplimiento a las disposiciones tanto de la Ley número 603-77, como al Código de Procedimiento Civil, especialmente en lo relativo al embargo conservatorio, hacer cumplir las normas para proceder con el embargo de cualquier nave, justificado por un crédito marítimo con o sin privilegio, debe previamente recurrirse por ante el Juez de Primera Instancia donde se encuentre el buque, a los fines de solicitar la autorización para proceder con el embargo de la misma.

En este sentido y frente a los cambios y avances del comercio marítimo, la Licenciada Espinal (2008) en una entrevista realizada por el periódico El Nuevo Diario (El Nuevo Diario, 2008) presentó por el citado medio una llamada de advertencia, en su condición de profesional del derecho marítimo y representante de la Asociación de Mujeres Empresarias Marítimas para la República Dominicana (WISTA) y el Instituto Iberoamericano de Derecho Marítimo (IIDM) nación Dominicana, planteando la necesidad de la modernización de las normas de derecho marítimo, cuando dice que “no podemos desconocer e ignorar la necesidad de que nuestro país se aboque a la ratificación de los convenios internacionales que regulan el embargo de naves, como medidas preventivas y conservatorias del crédito de cualquier acreedor”.

Han transcurrido diez (10) años de haberse realizado esa entrevista a la Licenciada Espinal, sin embargo, en la actualidad se continúan enfrentando los mismos retos y necesidades en el ámbito del derecho marítimo. A continuación, se transcribe un fragmento de esa entrevista, para realizar un análisis comparativo con la actualidad.

Espinal (El Nuevo Diario, 2008):

La dirigente de la WISTA y del IIDM sostuvo que de regenerarse la práctica de embargos indiscriminados sobre buques que de manera especial, cumplen itinerarios frecuentes a puertos dominicanos y además cuentan con oficinas locales que los representan, se estarían tirando por la borda años de sacrificios de este país para elevar su competitividad portuaria y desarrollar el comercio internacional, que con las firmas de convenios bilaterales y multilaterales como los son el TLC y el DR-CAFTA, para lograr el anhelado desarrollo que hemos alcanzado.

En ese sentido –agregó- debemos puntualizar, que aún en los casos de que existan sentencias que ordenen el embargo de buques, si los mismos se encuentran con carga abordo, o con contratos para el transporte de las mismas, debe cumplirse con lo establecido en el Decreto 222-92, para que las autoridades marítimas y portuarias puedan detener el zarpe, sin que esto implique de manera alguna responsabilidad para ambas instituciones, pues ambas actúan bajo preceptos legales”Espinal manifestó que en la búsqueda del equilibrio y la justicia, el Estado Dominicano debería considerar la ratificación del más reciente Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, de Naciones Unidas de 1999, el cual permite presentar otro tipo de garantías como fianzas, con lo cual por un lado, se protege el crédito alegado, mientras que el buque puede seguir navegando y cumpliendo sus compromisos contractuales con nacionales de otros países,

sin afectar el comercio marítimo internacional, ni muchos menos, afectar la imagen del país, ni su competitividad como nación, que garantiza los derechos de todos sus habitantes.

Por otro lado, los propios jueces deberían considerar que, ante la solicitud de un embargo conservatorio, una vez evaluado apropiadamente el crédito se pueda imponer otro tipo de garantía, sin necesidad de impedir el zarpe de la nave; a fin de que, al proteger los intereses de un acreedor, no se vean afectados los intereses de toda una nación que compite en un mundo globalizado por alcanzar su máximo desarrollo económico y la paz social de todos sus ciudadanos, apuntó.

Recordó que el buque, como elemento de patrimonio del naviero, realiza una función de garantía de las obligaciones en que éste incurra a lo largo de su explotación, tanto contractual como extracontractual.

En ese sentido puntualizó que “la República Dominicana no es parte de ninguno de los convenios internacionales relativos al embargo de naves, ni de privilegios e hipotecas navales existentes actualmente”.

Espinal (El Nuevo Diario, 2008) dijo que “sólo contamos con las breves prescripciones del código de comercio que data del Siglo XIX y los articulados del código de procedimiento civil relativos al embargo conservatorio, cuya aplicación resulta improcedente en materia marítima, debido a la especialidad de esta materia”.

Precisó que adicionalmente disponemos de la ley sobre Hipotecas Navales, (ley 603 del 20 de mayo de 1977 y la ley 688 de 27 de octubre de 1977 que modifica algunos artículos de la ley 603). Esta ley que regula el

procedimiento de registro e inscripción de hipotecas navales en nuestro país, establece también las vías de ejecución de las mismas.

Agregó que, aunque se utiliza el procedimiento establecido en esta ley para embargar buques extranjeros, por créditos que no son hipotecas navales, y sin contar con el debido registro, necesario, para poder invocar la aplicación de esta ley en estos procesos, la carencia de una legislación apropiada al respecto ha dado lugar a que de diversas maneras y vías se busque garantizar los créditos productos de la explotación marítima en nuestro país. (El Nuevo Diario, 2008).

De todas las situaciones planteadas por Espinal, en esta entrevista, ninguna ha cambiado, probablemente se estén presentando menos casos de oposiciones o embargos sobre naves dispuestas a zarpar, pero en cuanto a los demás planteamientos de derecho, la República Dominicana continua carente de normas internacionales o internas que rijan el procedimiento de embargo de buques.

Uno de los planteamientos realizado por Espinal, es la necesidad de la República Dominicana ser signataria de los convenios sobre privilegios marítimos e hipotecas navales de 1993 (Organización Marítima Internacional (OMI), 1993) y el convenio preventivo de buques (Las Naciones Unidas (OMI), 1999), el primero enfocado en reconocer cuales son los créditos marítimos que tienen privilegio y que por sí mismos constituyen un título ejecutorio, es decir que con la sola presentación del documento que demuestre su existencia, el acreedor podrá dirigirse al Tribunal de Primera Instancia del lugar donde se encuentre el buque y proceder de conformidad con las disposiciones del convenio internacional sobre embargo preventivo de buques de 1999, el segundo citado.

Éste último convenio establece la forma en la cual serán presentados los embargos y el proceso a seguir para levantar los mismos, siendo éste un procedimiento especial, que no requiere de la demanda en validez sobre el fondo, como lo exige el procedimiento ordinario del embargo conservatorio establecido en el Código de Procedimiento Civil Dominicano, el cual es utilizado actualmente en el país a falta de un procedimiento especial.

Más que la promulgación de un decreto, la República Dominicana necesita tribunales y jueces que conozcan las normas de aplicación de derecho marítimo, la implementación de nuevas normas especiales en cuanto al procedimiento de ejecución de un crédito marítimo y más profesionales que dominen la materia.

Al estudiarse el orden jerárquico y constitucional de la aplicación de las fuentes del derecho, se evidencia que éste decreto es inconstitucional, pues el decreto nunca podrá estar por encima de la Ley, y como ya se ha demostrado la Ley número 603-77 delimita el proceso a seguir para las ejecuciones de las hipotecas navales y los créditos marítimos privilegiados.

2.3) El embargo preventivo de naves y su ejecución.

Aunque el objeto de estudio de este trabajo de investigación lo constituye la hipoteca, no podemos dejar de observar el procedimiento de los embargos de naves practicados por los acreedores detentadores de créditos marítimos que están reconocidos por nuestra legislación, en el Código de Comercio Dominicano y en la Ley 603-77 sobre hipoteca navales.

Como ya se ha señalado, en la República Dominicana no existe un procedimiento especial instaurado para perseguir el cobro y recuperación de los créditos que surgen por el negocio en sí de la explotación del buque, es

por ello que los acreedores recurren a los embargos conservatorios, que forman parte del derecho civil o común, pero puede entenderse que no es el más conveniente o pertinente para perseguir el cobro de los mismos.

Con la intención de unificar las reglas de persecución de éstos créditos a nivel internacional se creó el convenio sobre embargo preventivo de buques, que traza las directrices a seguir para el cobro del crédito marítimo, por tratarse de un crédito que surge a raíz del comercio internacional marítimo y en el que intervienen entes privados de diferentes nacionalidades, para que ninguna de las partes resulte sorprendida al momento de perseguir el cobro de los mismos.

El inconveniente que presentan en la República Dominicana las empresas que ofrecen servicios a los buques de carga marítima, es la dificultad de perseguir sus créditos y, por otra parte, las empresas consignatarias representante de los buques se encuentra frente a la persecución indiscriminada de créditos que en muchos casos son irrisorios pero que, ante la actuación de los acreedores, pueden presentar retrasos en la salida de sus buques.

En la propuesta de Anteproyecto de Código Marítimo Dominicano, sometido en el año 2010 al Congreso de la República Dominicana por el Ministerio de Industria y Comercio, se propone la inclusión de esta figura conocida como el embargo preventivo de buques creado por el convenio internacional de 1999 (Las Naciones Unidas (OMI), 1999) con la idea de acogerse a su procedimiento y básicamente realiza una transcripción del citado convenio, con la propuesta adaptada a la legislación dominicana, en donde presenta la delimitación del concepto del embargo preventivo, como la inmovilización o la restricción de salida del buque a causa de una decisión judicial cuya naturaleza surge producto de un crédito marítimo.

Sin embargo, al establecer el procedimiento para embargar de manera preventiva dispone que se seguirá el procedimiento el instituido en la legislación nacional para los embargos preventivos de bienes muebles, lo que es un tanto absurdo, pues la República Dominicana no cuenta en su legislación con este tipo de embargos.

Establece además que el embargo preventivo de los buques procederá únicamente cuando el acreedor interesado alegue la titularidad de un crédito marítimo.

Pero cambia la forma de enumerar los créditos marítimos y a tal efecto entiende por crédito marítimo todo derecho ó crédito concerniente a la propiedad, la construcción, la posesión, la administración, la navegación, la explotación ó el comercio de un buque, ó que tenga por causa alguna de esas actividades ó instituciones.

Y luego especifica un reconocimiento especial sobre las hipotecas, gravámenes inscribibles, privilegios marítimos y gastos deducibles de la venta forzosa del buque, señalando que se encuentran reconocidos en el capítulo X del citado anteproyecto de Código Marítimo Dominicano. Es decir que es en ese capítulo en donde aparentemente quedarán enumerados en el orden de prelación que serán pagados los créditos marítimos.

La principal diferencia entre el embargo preventivo de buques y el procedimiento de embargo conservatorio ordinario, contemplado en el Código de Procedimiento Civil Dominicano, es que éste último exige que el acreedor demande la validez de ese embargo conjuntamente con el fondo del asunto, pues en estos casos no existe un título ejecutorio, algo que no es necesario en el embargo preventivo de buques, ya que el crédito marítimo goza del privilegio y reconocimiento como título ejecutorio instituido por los

convenios internacionales, y en el caso de la República Dominicana, por la Ley número 603-77.

2.4) Estudio comparativo de los convenios internacionales y la legislación dominicana que establecen los diferentes privilegios y créditos marítimos.

Ya han sido planteadas todas las incidencias y actos de comercio que dan lugar al surgimiento de los créditos marítimos, y la actividad que da lugar al reclamo de los mismos será la misma en República Dominicana, como en cualquier otro país del mundo. Es por ello que una gran parte de los esfuerzos internacionales de unificación y armonización de la disciplina del derecho marítimo ha tenido como objetivo las distintas facetas, públicas y privadas, que integran el estatuto del buque.

Efectivamente, una gran parte de los Convenios de la OMI se han dedicado a la reglamentación internacional de los requisitos técnicos mínimos con que debe contar el buque para la seguridad de la vida humana en el mar o del medio ambiente marino. Para darnos cuenta y comprobar que esta afirmación es certera, solo debemos dar una simple lectura al Catálogo de publicaciones de la OMI para verificar que solo el convenio SOLAS persigue asegurar por todos los medios a su alcance la vida humana cuando el buque se encuentre en altamar, y éste es solo uno de esos convenios, claro está, es considerado el más importante de los convenios junto con el MARPOL.

En adición a lo antes expuesto, la UNCTAD obtuvo la aprobación de una convención sobre el estatuto administrativo-registral del buque, conocido como el Convenio de las Naciones Unidas sobre las Condiciones de Inscripción de los buques, del 7 de febrero de 1986 (CNUCIB), con el que se persigue que las normas y requisitos exigidos a nivel internacional para regular que el registro de los buques coincida en todos los países del mundo.

Asimismo, las normas de naturaleza privada han logrado cierta unificación internacional. Es precisamente aquí en donde se centra nuestro interés principal de estudio, ya que los convenios que han sido citados previamente, mantienen un interés público para los estados en sentido general, mientras que los Convenios del Comité Marítimo Internacional (CMI), han sido especialmente dedicados a la regulación del buque como garantía real de pago.

Entre estos convenios tenemos, los tres que tratan los aspectos referentes a los gravámenes que pesan sobre los buques. Dos de ellos se ocupan de los Privilegios e Hipotecas Marítimas y ambos tienen el mismo nombre: “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas”; el primero es del 10 de abril de 1926 y es el que se encuentra en vigor en el plano internacional; el segundo firmado en Bruselas el 27 de mayo de 1967, que pretendía perfeccionar y sustituir al anterior, pero no logro siquiera su entrada en vigor; y, el tercero de los Convenios dedicados directamente a los gravámenes sobre el buque es el “Convenio Internacional relativo a la inscripción de los derechos relativos a los buques en Construcción” (CIDBC), Bruselas, 27 de mayo de 1967, que tampoco consiguió el número suficiente de ratificaciones para entrar en vigor.

Además de lograr los convenios antes descritos, el Comité Marítimo Internacional, también consiguió que se suscribiera el “Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques de Estado” (CIBE), que fue firmado el 10 de abril de 1926, y logró una importante aceptación internacional.

Debe atribuírsele también a la actividad del CMI, la aprobación del “Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima” (CEPB), del 10 de mayo de

1952. A diferencia de los anteriores, éste es el Convenio del CMI dedicado al buque que mayor éxito ha tenido en su implantación internacional, habiendo sido ratificado e incorporado por los principales países que ejercen el comercio marítimo.

Posteriormente, y gracias al impulso conjunto de OMI y UNCTAD, fue aprobado en Ginebra el texto del “Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval” (CPMHN), que tiene fecha del 6 de mayo de 1993. Esta nueva convención representa el fruto de los esfuerzos desarrollados durante largos años por el Grupo Intergubernamental mixto creado al efecto por las dos Organizaciones mencionadas. Las soluciones alcanzadas en cada uno de los puntos conflictivos son el fruto del delicado equilibrio obtenido para conseguir su aprobación por consenso.

De igual forma se procedió con la revisión del régimen del embargo preventivo, a fin de asegurar una armónica coordinación entre dos instituciones tan relacionadas como son los gravámenes reales sobre el buque y las medidas cautelares que sobre el mismo pueden recaer. A esos efectos fue creado el “Convenio sobre Embargo Preventivo de Buques” (Las Naciones Unidas (OMI), 1999). Este es el convenio cuyo contenido ha sido sugerido adaptar a nuestra legislación dominicana, o en todo caso se recomienda su aceptación y ratificación, para poner fin a los inconvenientes que se presentan al momento de ejecutar un crédito marítimo privilegiado. Actualmente la lista de créditos marítimos privilegiados con los que cuenta la República Dominicana, son los consagrados en el artículo 27 de la Ley número 603-77, y que ya hemos citado.

El cuadro que se presenta en el anexo número IV muestra de forma ilustrativa los diferentes créditos y privilegios reconocidos por los diferentes convenios y la legislación nacional y extranjera.

2.5) Procedimiento de ejecución de Hipoteca Naval según la legislación de España y Venezuela.

El procedimiento ejecutorio de la Hipoteca Naval en España, estuvo regulado hasta el año 2014 por la Ley de Hipoteca Naval, siendo esta ley derogada por la Ley de Navegación Marítima número 14/2014 promulgada el 24 de Julio del año 2014, y en la que se norma todo lo relativo a la actividad marítima, como es el registro de los buques, los créditos y privilegios marítimos y la hipoteca naval.

La sección segunda de la ley ut supra citada, en sus artículos 126 al 144 regula todo lo concerniente a la hipoteca naval, desde su objeto, su efecto, como se constituye y quienes la pueden otorgar, el contenido del contrato de hipoteca y todo el procedimiento a seguir para su inscripción y su ejecución.

La antigua ley de hipoteca naval de España, ya derogada, establecía un procedimiento especial para la ejecución de este tipo de hipoteca, sin embargo, al quedar derogada con la Ley número 14/2014 de Navegación Marítima, ésta dispuso cual es el procedimiento a seguir para su ejecución a partir de su entrada en vigencia, por lo que actualmente en España el procedimiento de ejecución está normado con arreglo al artículo 141 de la citada ley que dispone:

Artículo 141.- Ejecución de la hipoteca naval (Jefatura del Estado , 2014).

La acción para exigir el pago de las deudas garantizadas por hipoteca naval, así como todo lo relativo al procedimiento a seguir y a la competencia para conocer del mismo, se sujetará a lo dispuesto en el capítulo V del título IV del libro tercero de la Ley de Enjuiciamiento Civil, salvo las especialidades establecidas en la presente ley.

En este caso se refiere a las disposiciones establecidas en el procedimiento ordinario de ejecución, que se podría equiparar al procedimiento ordinario de ejecución establecido en el ordenamiento civil dominicano, claro está, guardando las diferencias existentes entre el procedimiento dispuesto por el Código de procedimiento Civil Dominicano y la Ley de Enjuiciamiento Civil Española.

En la obra Procedimientos Marítimos de Lebrero se presenta de forma resumida cual sería el procedimiento a seguir, explicando de forma clara que por contar el acreedor con un título de ejecución puede proceder con la acción ejecutiva regulada por los artículos 1429 y siguientes de la Ley de Enjuiciamiento Civil (Gonzalez-Lebrero, 1996).

Mientras que en Venezuela el procedimiento de ejecución de la hipoteca, así como su inscripción y registro se encuentran regulados por la Ley de Privilegios e Hipotecas Navales publicada en la Gaceta Oficial número 32.820 de fecha 27 de septiembre de 1983.

Esta ley está compuesta por cuatro capítulos, dentro de los cuales el primero de ellos trata de establecer el orden de los privilegios e hipoteca, definiendo el concepto del buque; el segundo enumera cuales son los créditos privilegiados y cuáles son los créditos accesorios de la nave; el tercero está dedicado por completo a la hipoteca naval, estableciendo como se constituye la misma, quienes pueden constituirla y todo lo concerniente a su ejecución y forma; por último, el capítulo cuatro contiene las disposiciones transitorias.

El artículo 32 de esta ley (El Congreso de la República de Venezuela, 1983), dispone que “El procedimiento de ejecución de hipoteca se regirá por las normas pertinentes del Código de Procedimiento Civil y el Código de Comercio”.

En general podemos decir que la gran mayoría de legislaciones que regulan la hipoteca naval coinciden en la parte concerniente a la constitución y requisitos del contrato de hipoteca, lo que difiere de acuerdo a cada nación es la forma en la que habrá de ejecutarse la misma en el caso de incumplimiento de pago por parte del deudor.

Lo que constituye una realidad es que cada nación ha adecuado su legislación marítima de acuerdo al crecimiento económico experimentado por el sector comercial marítimo, pues es obvio que ante los frecuentes negocios que puedan surgir, siempre surgen los conflictos entre las partes y por lo tanto tendrán que recurrir ante los tribunales a dirimir esos conflictos.

Si se observa el caso de España, que es un país con una larga trayectoria en el comercio marítimo, pues desde la época precolombina ya se vivía del intercambio comercial a través de sus expediciones marítimas, es en el año 2014 cuando se promulga una ley que recoge todo lo concerniente a la legislación marítima. Esto no significa que la actividad marítima no estuviera normada, pues como se ha visto, en el caso de la hipoteca naval por poner un ejemplo, existía una ley que databa del año 1893 que regulaba todo lo concerniente a este tema, sin embargo, al unificar todas sus normas de derecho marítimo en una sola, evitan confusiones y contradicciones entre una normativa y otra.

Cabe señalar que, en España al igual que otros países, fueron tomados en consideración todos los convenios internacionales de orden público y privado, pues lo que se persigue a nivel mundial es que todos los países cuenten con normativas de aplicación general para facilitar el intercambio comercial marítimo y tratar de que todos los estados se rijan por leyes similares.

2.6) Procedimiento de ejecución de hipoteca naval conforme la legislación dominicana. Tribunal competente.

Actualmente el procedimiento de ejecución de hipoteca naval en República Dominicana está normado por los artículos 39 al 71 de la Ley número 603-77, sumando un total de 33 artículos con los que podría pensarse que el proceso está muy bien definido y regulado de forma muy clara; sin embargo, no es lo que ocurre en la realidad.

Este procedimiento se reviste de gran importancia, ya que, aunque no se puede hablar de una ejecución hipotecaria en territorio dominicano, éste es el mismo procedimiento que regula la ejecución y cobro de los créditos marítimos que están reconocidos por la legislación del estado dominicano.

El artículo 39 de la Ley 603-77 es el encargado de establecer los motivos que dan lugar al inicio de una ejecución de hipoteca naval disponiendo que:

Artículo 39.- Vencido y no pagado el préstamo hipotecario o cualquier fracción de él o de sus intereses, el acreedor requerirá al deudor para que satisfaga su crédito, por medio de un acto de alguacil notificado a su persona o en el domicilio señalado o elegido para este efecto al contratar el préstamo. Si el deudor hubiese cambiado de domicilio el requerimiento se hará en el nuevo domicilio si éste hubiera puesto en conocimiento del acreedor. Si el domicilio real del deudor estuviese en el extranjero, la notificación podrá hacerse al Capitán de la nave o la persona que represente en el país al propietario.

Puede decirse que la misma fórmula aplicaría para establecer a partir de qué momento podrá iniciarse el proceso de ejecución para el cobro de los créditos marítimos, que son los más conocidos en la práctica del derecho

dominicano, ya que es bien sabido que los buques que atracan en puertos dominicanos pueden dejar deudas pendientes con empresas que les ofrecen sus servicios, los que constituyen créditos marítimos que pueden tener privilegio o no, pero que para ser recuperados por los acreedores deberán cumplir con lo dispuesto por el artículo antes citado.

En síntesis y de conformidad con el artículo 40 de la ley objeto de estudio, el acreedor deberá ser notificado de un mandamiento de pago en virtud de un título ejecutorio y por suma cierta, líquida y exigibles. Este mismo artículo señala que una vez denunciado ese acto de mandamiento de pago al servicio de puesto en la comandancia del puerto correspondiente, no se le permitirá la partida a la nave en un plazo de un (1) día franco, a menos que se cumpla con las disposiciones del artículo 42.

El artículo 41 otorga la facultad al acreedor que no recibe el pago de la deuda dentro del término de las veinticuatro (24) horas de haberse notificado el mandamiento de pago para que proceda con el embargo de la nave, artículo que entra en una evidente contradicción con lo dispuesto por el artículo 71 de la misma ley número 603-77, según el cual no podrá embargarse ninguna nave que esté pronta hacerse a la mar. Esta disposición del artículo 71 genera cierta confusión, y es que las naves de transporte de mercancías cuando visitan los puertos de cualquier país lo hacen para descargar sus cargas y continuar su trayecto, con lo que podría interpretarse que siempre se encontrarán pronta hacerse a la mar.

Las naves se encuentran pronta hacerse a la mar, una vez se encuentran debidamente cargadas y estibadas, con los impuestos y obligaciones fiscales pagadas, entonces puede decirse que están listas para zarpar y sería este el momento en el cual no podrían ser embargadas.

Obviamente y como ocurre en todos o casi todos los procesos judiciales, el legislador pone a disposición del deudor mecanismos que le permitirán cumplir con sus obligaciones de comercio para evitar demandas por incumplimiento, por esa razón el artículo 43, le permite al deudor, una vez notificado el mandamiento de pago como el acto de embargo, dirigirse al Juez Presidente del Juzgado de Primera Instancia para que autorice la partida del buque previo pago de una garantía suficiente.

Más adelante, el artículo 44 le otorga al Juez que autorice la salida de la nave, la facultad de fijar el plazo en el cual la nave deberá retornar al puerto, fijando esta fecha como límite para los casos en los que no regresen a puerto los buques que atraviesen por una situación similar, le permitan al acreedor ejecutar la garantía deposita y saldar su crédito. Esto no es lo que ocurre en la realidad cotidiana de los tribunales dominicanos, en los que se acostumbra ordenar el levantamiento del embargo trabado por las siguientes razones:

- a) O por el desconocimiento de los abogados que notifican sus oposiciones para zarpar, sin cumplir con la notificación del mandamiento de pago y sin la correspondiente autorización que se requiere del juez de primera instancia para proceder con el embargo; y,
- b) Porque los jueces ordenan el levantamiento de esos embargos fundamentado su decisión en el decreto 222-92, a nuestro entender de forma inconstitucional.

De la lectura del artículo 45 es de donde se puede deducir que, para el caso de la ejecución de los créditos marítimos, el legislador dispuso el embargo conservatorio, pues es en éste en donde se establece el requerimiento de la autorización del juez para proceder con el acto de embargo, para que primero se justifique el crédito.

En el caso de la hipoteca naval se entiende que el crédito está suficientemente justificado con el contrato de hipoteca que también debe ser registrado para que pueda surtir su efecto.

En los artículos 46, 47, 48 y 49 el legislador se transporta y hace un símil con el procedimiento de embargo inmobiliario instituido por el código de procedimiento civil, pues establece el plazo de vigencia del mandamiento de pago, los requisitos que deberá cumplir el acto de embargo y el plazo y la forma en la cual deberá procederse con la notificación de la denuncia del embargo.

Según el artículo 50 la inscripción del embargo y la denuncia deberá efectuarse en un plazo de siete (7) días en el registro de la Autoridad Marítima de la Dirección de Marina Mercante del Ministerio de Industria y Comercio, para el caso de las naves de bandera dominicana, y para las naves extranjeras el proceso verbal de embargo se inscribirá en el fichero especial llevado por la autoridad marítima del lugar del embargo.

Cuando esta ley se refiere a la inscripción del embargo de naves extranjeras, se debe entender que sugiere el proceso de embargo que surge por la reclamación de pago de un crédito marítimo, ya que ésta ley no permite la inscripción de una hipoteca si no existe un registro de la nave, y obviamente para que la nave se registre bajo el pabellón de la República Dominicana, la misma se reputará como una nave dominicana.

El artículo 51 le encarga a la autoridad marítima competente que expida el correspondiente estado de las inscripciones, lo que equivale en el derecho común a la certificación de estatus jurídico que otorga el Registro de Títulos correspondiente a la jurisdicción donde pertenecen los inmuebles

embargados. Para el caso de las naves que no sean dominicanas, el artículo 52 dispone lo siguiente:

“Cuando la nave embargada, no sea dominicana el procedimiento del Artículo precedente sufrirá las modificaciones siguientes:

- a) La denuncia será hecha al Cónsul designado en el Artículo 48 de la presente Ley;
- b) El plazo de comparecencia será de treinta (30) días contados a partir de la denuncia hecha al Cónsul.

Los artículos 53 y 54 indican que el tribunal fijará el precio de la primera puja, las condiciones de venta del buque, la fecha de la audiencia en la que ha de conocerse la venta, previa notificación y fijación de los edictos quince (15) días antes de ser celebrada la venta, publicándose esos edictos en un periódico de circulación nacional, así como cualquier otra publicación que disponga el tribunal.

Cuando se le da lectura al artículo 57 de la Ley número 603-77, que dispone como deberán ser notificadas las demandas en distracción, se crea más confusión, pues en derecho común el procedimiento de embargo inmobiliario, que es al que más se parece el descrito en los artículos antes citados de esta ley, no prevé la demanda en distracción como un incidente del embargo o como la fórmula para detener los inmobiliarios, sino que solo se pueden lanzar demandas incidentales por ante el tribunal apoderado de conocer la venta del inmueble embargado.

En el caso de las demandas en distracción, el legislador las tiene previstas para los casos de embargo ejecutivo en donde se puede ver en muchísimas

ocasiones que puede darse el caso de los bienes muebles embargados a terceros no deudores.

El artículo 58, podría equipararse a los artículos 718 y 719 del código de procedimiento civil dominicano, pues se establecen los plazos para contestar las demandas en distracción que puedan interponerse en el curso del proceso.

A partir del artículo 59 al 65 de esta ley el legislador se encargó de normar todo lo relativo a la venta, el precio y la distribución del precio de venta, así como lo que ocurrirá en caso de falsa subasta y como habrá de procederse en estos casos.

En el artículo 66 encontramos el plazo de diez (10) días más los plazos en razón de la distancia previstos en materia civil para poder apelar y serán contados a partir de la notificación de la sentencia de adjudicación.

Los artículos 67, 68 y 69, regulan el orden de pago de los créditos, luego de haberse vencido el plazo de ocho (8) días para apelar o luego de vencido ese mismo plazo una vez notificada la sentencia de apelación, y como han de cancelarse las hipotecas inscritas por los acreedores no colocados. Esta es la parte de la ley analizada, que regula el orden de prelación de los pagos a realizarse cuando se ejecuta la venta de la nave y en la cual tenemos a bien coincidir con algunos de los autores consultados, en cuanto a la gran cantidad de créditos que tienen preferencia ante la hipoteca naval.

Luego de todos estos artículos que plantean un proceso de ejecución sumamente largo, en comparación con las demás legislaciones, entonces el legislador dispone en su artículo 71 la prohibición del embargo de cualquier nave pronta al hacerse a la mar, a no ser por deudas contraídas para el viaje

que va hacer. Aclarando en su parte infine, que la nave está pronta hacerse a la mar cuando el Capitán tiene en su poder los despachos para el viaje.

Para todos los casos de ejecución, venta y conocimiento de los posibles incidentes que se puedan presentar en el curso de una ejecución de un crédito marítimo o de una hipoteca naval, el tribunal competente siempre será el Juez de Primera Instancia de la Cámara Civil y Comercial del lugar donde se encuentre el buque objeto de la ejecución.

Aunque no se ha ejecutado aún ninguna hipoteca naval en la República Dominicana, hay que reconocer que esta ley es de cierta forma confusa y ambigua, porque al final el legislador no se decide por un procedimiento específico, sino que hace una especie de mezclas y cruces de procedimientos de las ejecuciones del régimen común de los embargos conservatorios, ejecutivo e inmobiliario.

Visto todo este procedimiento es oportuno señalar que se encuentra sometido al congreso nacional un proyecto de ley de comercio marítimo el cual trata de recoger todas las normas dispersas para que sean compiladas en una sola ley que evite contradicciones, y que además esté acorde con todos los convenios internacionales que no entran en contraposición con la carta magna del país.

Es válido y conveniente aclarar, para evitar confusiones que este proyecto de Ley de Comercio Marítimo, no es el mismo que se había mencionado en otra parte de este trabajo de investigación, ya que antes fue citado del anteproyecto de Código Marítimo Dominicano sometido al congreso dominicano por el Ministerio de Industria y Comercio en el año 2010, y en esta ocasión se analiza el anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo sometido al congreso dominicano en el año 2016, en el que se persigue

normar las relaciones de interés privado relacionado con el comercio y la navegación marítima.

Aclarado este punto, se procederá entonces con el análisis de lo que plantea este anteproyecto de ley en lo referente a la hipoteca naval y su ejecución.

Este anteproyecto instituye un único registro marítimo para todo lo relativo a la matriculación de las naves y cualquier inscripción relativa a los derechos reales sobre las mismas, reconociendo el Registro Marítimo como un órgano o dependencia del Ministerio de Industria y Comercio, que se puede equiparar a lo que la Ley actual sobre hipotecas navales número 603-77 instituye o denomina como Dirección de Marina Mercante, según lo que puede interpretarse de la lectura del artículo 24 del anteproyecto, el cual reza:

ARTÍCULO 24.- Se establece un registro único de las naves marítimas, el cual estará conformado por el asentamiento de todos los actos jurídicos relativos a las naves marítimas, incluyendo:

- a) La expedición de la matrícula de las naves marítimas registradas y abanderadas en la República Dominicana, y la patente de navegación para naves de pabellón dominicano o extranjero, cuando corresponda, autorizadas a surcar las aguas marítimas y fluviales dominicanas;
- b) La inscripción del surgimiento, transferencia, modificación o reducción y extinción de los derechos reales principales y reales accesorios de las referidas naves marítimas conforme se indica en esta Ley; y,
- c) El visado, certificación e inscripción de aquellos actos y documentos que sean requeridos por la Ley, tales como el certificado de

navegabilidad y el diario de navegación, y de todos los demás actos, contratos y demás documentos que, por esta Ley o sus normas complementarias, se requieran someter a registro y oponibilidad frente a terceros.

PÁRRAFO I.- El Registro de las naves marítimas es público, de acceso libre y sin necesidad de alegar interés a ello, obligatorio, tiene carácter auténtico, con valor probatorio y oponible frente a los terceros.

PÁRRAFO II.- El Registro Marítimo constituirá un órgano del Ministerio de Industria y Comercio, y el mismo tendrá a su cargo, sin detrimento de aquellas funciones que se puedan establecer por cualquier otra ley creada para estos fines o reglamentariamente, lo siguiente:

- a) Administrar, promocionar y desarrollar el registro de naves de República Dominicana;
- b) Registrar y controlar las hipotecas navales;
- c) La promoción y desarrollo de la flota mercante nacional;
- d) La potestad de desarrollar un registro abierto de conformidad con las leyes nacionales e internacionales.
- e) Desarrollar programas de estadística sobre la actividad marítima nacional;
- f) Trazar la política de desarrollo del transporte marítimo nacional;
- g) Las demás atribuciones establecidas en la presente Ley;

PÁRRAFO III.- Los aspectos técnicos y de seguridad del Registro Marítimo están a cargo de la dependencia que corresponda de la Armada Dominicana, quienes tendrán bajo su responsabilidad, sin detrimento de aquellas funciones que se puedan establecer por cualquier otra ley creada para estos fines o reglamentariamente, lo siguiente:

- a) La inspección técnica y operativa de buques para fines de registro y abanderamiento.
- b) Realizar las inspecciones y expedir el correspondiente certificado de navegabilidad.
- c) Realizar las inspecciones y expedir cualquier otro certificado requerido para la navegación conforme a la legislación nacional e internacional.

PÁRRAFO IV.- El sistema del Registro de las naves marítimas deberá estar estructurado, tomando como parámetro tanto los datos identificables de las naves marítimas, como el nombre o denominación social de las personas naturales o jurídicas que intervienen en los actos registrados.

PÁRRAFO V.-La Armada de República Dominicana tendrá a su cargo el registro marítimo de las embarcaciones menores, deportivas y de recreo, éstas últimas, aunque no sean menores, manteniendo bajo su dependencia el control y supervisión de su seguridad y operaciones.

Aunque este artículo otorga y crea un único registro para las naves, es importante señalar que su último párrafo, deja a cargo de la Armada Dominicana el registro de las embarcaciones menores, deportivas y de recreo, sin especificar si también corresponderá a la armada el registro de cualquier derecho real o accesorio registrable sobre las mismas. Aunque con esto se persigue la creación de un único registro, podría esta disposición crear confusión y entenderse que se mantendría un doble registro, al atribuirle a una institución el registro de un tipo de embarcación en específico, como es el caso planteado en el último párrafo del citado artículo.

Según este proyecto de ley será indispensable para poder proceder con el registro de los buques, la correspondiente inspección y autorización de la Armada Dominicana, que será la encargada y responsable de realizar las

inspecciones técnicas de las naves y certificar que se encuentran en estado de navegabilidad y que por lo tanto cumplen con todos los estándares exigidos por los convenios internacionales para que un buque pueda navegar. Entonces se entiende que la dependencia de Registro Marítimo solo velará por expedir el documento, que reconoce el nacimiento y personalidad de la nave y todo lo que en su vida útil ocurra, pero será responsabilidad de la Armada Dominicana certificar sus condiciones cada vez que se amerite la renovación de su matrícula.

Otra novedad que encontramos en el anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo, es la incorporación de la figura de la Hipoteca Judicial, pues en la actual ley de hipoteca naval la única posibilidad de inscribir una hipoteca sobre un buque es mediante un acuerdo entre las partes, es decir que solo puede ser inscrita la hipoteca convencional, mientras que de ser aprobado este anteproyecto de ley, podría cualquier acreedor obtener una sentencia que le autorice a inscribir una hipoteca judicial sobre un buque, con la finalidad de garantizar su deuda.

Esta posibilidad resulta interesante e innovadora pues, aunque existen los créditos privilegiados que en el orden de prelación de pagos tienen prioridad hasta previos a las hipotecas inscritas, cabe recordar que ese privilegio prescribe por un año.

Todo lo concerniente a la hipoteca naval, su inscripción y formalidad se encuentra regulado por los artículos 59 al 81 del anteproyecto, para regular la ejecución de la hipoteca en el capítulo II del Título III del Libro I del mismo.

En este anteproyecto se establece y regula el procedimiento de ejecución de los créditos marítimos, como el de las hipotecas, atribuyendo competencia para conocer de los mismos al tribunal civil para asuntos comerciales del juzgado de primera instancia del lugar donde se encuentre el buque. Se

posibilita además la ejecución mediante el embargo ejecutivo, cuando se trata de un título ejecutorio y del procedimiento de ejecución conservatorio cuando se requiera de la validación del título que dio lugar al embargo de la nave.

Aunque este proyecto crea mejores condiciones para la ejecución de los créditos marítimos e individualiza la ejecución de las hipotecas, no incorpora la figura del embargo preventivo de buques que contempla el convenio que lleva ese mismo nombre del año 1999, el cual establece cuales son los créditos marítimos, pero no crea ningún privilegio.

2.7) Propuesta de implementación del Embargo Preventivo de Naves en República Dominicana.

Visto el anteproyecto de ley y los procedimientos que prevé, el presente trabajo tiene como criterio que, si bien es cierto que las regulaciones y formas de ejecución del crédito marítimo que ofrece éste anteproyecto son mucho más claras que las que nos ofrece la ley actual, no menos cierto es que de incorporarse la figura del embargo preventivo de buques como vía de ejecución de los créditos marítimos, podría ser más conveniente para que la República Dominicana avance al mismo nivel en comercio marítimo que la gran mayoría de países que ya han incorporado a su legislación este tipo de embargo.

Tal es el caso de la legislación española, la que en su Ley número 14/2014 sobre Navegación Marítima dispone en su artículo 470 la incorporación del embargo preventivo de buques, el cual será el utilizado en la ejecución de los créditos marítimos reconocidos por el convenio internacional de embargo preventivo buques de 1999.

Sin embargo, independientemente de la consideración antes expresada, algo que quedó muy claro en todo el recorrido hecho para realizar la presente investigación, es la necesidad inmediata de una real voluntad política de estado para obtener mejores y mayores beneficios del comercio marítimo, visto que en el tema de la Hipoteca Naval y el registro de naves son muchos los países que han conseguido un gran crecimiento económico al implementar y crear mecanismos que incrementen la inversión extranjera en la adquisición de buques y matriculándolos bajo sus respectivos pabellones.

Si el estado dominicano inicia un proceso de revisión en las tasas arancelarias aduanales y las tasas por servicios que se requieren en los organismos encargados del registro de los buques y crean tasas de servicios atractivas para los inversionistas, así como la promulgación de leyes que le den garantía de crecimiento a sus inversiones en el comercio marítimo, posiblemente se comience a ver en los tribunales casos que nos permitan observar el cumplimiento de esas normas en favor de un crecimiento económico que posicione a la Isla como el primer Hub del caribe.

Pero para ello se hace indispensable la creación de una Marina Mercante que se encargue de realizar todo el trabajo necesario para capacitar gente de mar con los estándares de calidad exigidos por los diferentes convenios internacionales que persiguen la seguridad de la vida humana en el mar y que exigen que todos los buques cuenten con todos sus certificados exigidos por los diferentes convenios.

Esta investigación identificó que la inscripción de la hipoteca naval como tal no presenta inconveniente alguno con respecto a la ley en vigencia aquí analizada, sin embargo, esto se atribuye a que en la República Dominicana se carece de buques mercantes registrados bajo su pabellón, es por ello que al ser estudiada la ejecución de las hipotecas fue de imposible análisis, pues en los últimos tres años no se ha conocido ninguna ejecución de esta

naturaleza, más bien se han presentado oposiciones de pago y embargo de naves, que persiguen la ejecución de un crédito marítimo.

En síntesis, la observación y propuesta final de este trabajo se encontrará dirigida a plantear la necesidad de políticas de estado que incentiven el crecimiento e inversión económica en la compra de buques y su construcción en territorio dominicano, así como la sugerencia de que la República Dominicana se haga signataria de los citados convenios internacionales sobre Créditos marítimos privilegiados y la hipoteca naval de 1993 y el de embargo preventivo de buques de 1999.

CONCLUSIONES

Al realizar el análisis de la ley número 603-77 y compararlo con otras legislaciones, son notables las coincidencias de las normas de cada país en lo referente a los requisitos de contenido de los contratos de hipoteca naval, en la formalidad exigida para la redacción de los mismos y el requerimiento imprescindible de inscripción de esos contratos para garantizar el régimen de publicidad que le permite a los acreedores contar con un privilegio inscrito ante los posibles créditos que pudiesen surgir en una de las aventuras marítima del buque en su vida útil.

Para efectuar una valoración de la ejecución del proceso de recuperación de un crédito que surge por incumplimiento de pago de una hipoteca naval, no ha sido posible encontrar la materialización de la venta de un buque en pública subasta, esto es así porque en la actualidad la República Dominicana no cuenta con ninguna nave mercante mayor de 500 Toneladas en su pabellón, que es el primer requisito para poder inscribir la hipoteca naval, por lo que en los últimos tres años no se reportó ninguna ejecución de hipoteca naval, mientras que si se presentan con frecuencia oposiciones y embargos que persiguen el cobro o recuperación de créditos marítimos.

Por último, es significativo señalar la importancia que tienen los diferentes convenios internacionales que regulan tanto los créditos y privilegios marítimos, como el de embargo preventivo de buques, que implementa una figura de embargo especial concebida específicamente para la ejecución de los créditos marítimos, el cual no forma parte del procedimiento de ejecución con el que cuenta la legislación procesal civil y comercial dominicana, pues aunque la ley número 603-77 dispone un procedimiento a seguir para la recuperación de éste tipo de créditos, podría entenderse que no es el más conveniente, ya que resulta bastante confusa su redacción.

RECOMENDACIONES

La República Dominicana necesita especial atención en la creación de normas y leyes acorde con los tiempos y con los convenios internacionales que regulan el derecho marítimo internacional privado y que persiguen la unificación de las normas a nivel internacional para facilitar el intercambio comercial entre los diferentes estados, es por ello que somos partícipes de que en el futuro:

1. Se pondere la necesidad de agendar con prioridad en el Congreso Dominicano la discusión del proyecto de Ley de Comercio Marítimo destinado específicamente a regular las relaciones de todos los sectores privados con el estado de derecho que intervienen en el comercio marítimo dominicano, valorando previamente la revisión y corrección de algunas de sus disposiciones, tal es el caso de los procedimientos ejecutorios de embargos, los que entendemos deben ser mucho más claros y expeditos, a los fines de agilizar y garantizar la recuperación de los créditos marítimos generados por el sector que ofrece sus servicios a los buques que visitan nuestros puertos.
2. Se valore la implementación y ratificación de los convenios internacionales impulsados por el Comité Marítimo Internacional, en especial el Convenio internacional sobre privilegios marítimos y la hipoteca naval de 1993 y el convenio internacional sobre embargo preventivo de buques de 1999.
3. Se estime conveniente la redacción de una ley de incentivos para el sector constructor de naves y para la compra de buques en República Dominicana, tal como se hiciera con la ley de cines, que ha incrementado la inversión en esa actividad, pues el sector del comercio marítimo representaría una mayor inversión y generaría una gran cantidad de empleos en el área de comercio marítimo.

BIBLIOGRAFÍA

1. Ahumada, R. C. (2012). *Derecho Marítimo*. México: Editorial Porrúa.
2. Azcárraga, J. L. (1970). *Derecho Internacional Marítimo*. Barcelona: Ediciones Ariel.
3. Comisión de Estudio del Congreso Dominicano. (2016). *Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo*. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
4. Congreso de la República Dominicana. (1857). *Código de Comercio de la República Dominicana*. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
5. Congreso Nacional de la República Dominicana. (12 de Julio de 1951). *Ley 3003 Sobre Policías de Puertos y Costas*. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana.
6. Congreso Nacional República Dominicana. (20 de Mayo de 1977). *Ley 603-77 que dispone al admisión de Hipotecas sobre cualquier nave marítima o fluvial*. Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, República Dominicana, Congreso Nacional.
7. El Nuevo Diario. (24 de Abril de 2008). *TV El Nuevo Diario.com*. Obtenido de El Nuevo Diario Web Site: <https://archivo.elnuevodiario.com.do/2008/04/24/entidades-maritimas-advienten-sobre-embargos-buques-en-rd/>
8. Gonzalez-Lebrero, R. A. (1996). *Procedimientos Marítimos*. Madrid.
9. Las Naciones Unidas (OMI). (12 de 03 de 1999). *Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999*. Convenio Internacional sobre embargo preventivo de buques, 1999. Ginebra: OMI.
10. Lebrero, R. A. (2000). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, Argentina: Ediciones Despalma.

11. Lebrero, R. G. (1979). *Manual de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Ediciones Depalma, Tercera Edición.
12. Malvagni, A. (1949). *Derecho Laboral de la Navegación*. Buenos Aires : Ediciones Depalma.
13. Mariña, F. (1955). *Derecho y Legislación Marítima*. Barcelona: Bosch Casa Editorial.
14. Martínez, I. A. (2017). *Compendio de Derecho Marítimo*, Sexta Edición. España, Editorial Tecnos (Grupo Anaya, S.A.).
15. Mieses, C. F. (26 de Marzo de 2018). *Registro de Naves e Hipotecas en Capitanías de Puertos*. (J. Alcántara, Entrevistador)
16. Montiel, L. B. (1979). *Curso de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires: Editorial Astrea.
17. Organización Marítima Internacional (OMI). (6 de Mayo de 1993). *Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval*. Belgica.
18. Poder Ejecutivo, Dr. Joaquín Balaguer. (7 de Julio de 1992). Decreto 222-92. Santo Domingo, Distrito Nacional, República Dominicana, Poder Ejecutivo.
19. Ripert, G. (1954). *Compendio de Derecho Marítimo* 3 vols. 3era Ed. Buenos Aires: Tipografía Editora Argentina, S. R. L.
20. Salgado, J. E. (2012). *Manual de Derecho Marítimo*, Tomo I. España: Editorial Académica Española.
21. T., G. G. (1971). *De los Privilegios Marítimos y de la Hipoteca Naval*. Santiago de Chile: Editorial Jurídica de Chile.
22. Torres, A. V. (1977). *Derecho Marítimo*. Madrid: Subsecretaria de la Marina Mercante, Tercera Edición.

ANEXOS

1. Anteproyecto presentado para la elaboración del trabajo final para optar por el título de Maestría en Derecho Marítimo.
2. Ley 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas.
3. Certificación expedida por el Comando Naval de la Capitanía de Puertos y Autoridad Marítima de la Armada de República Dominicana con el número 025 y fecha 28 de marzo del año 2018.
4. Cuadro Comparativo que contiene los créditos y privilegios marítimos establecidos en los convenios internacionales y la legislación nacional e internacional.



Decanato de Posgrado

**Trabajo final para optar por el título de:
Maestría en Derecho Marítimo**

Título:

**“LA HIPOTECA NAVAL Y SU EJECUCIÓN EN LA
REPUBLICA DOMINICANA”
(Período 2015-2017)**

Postulante:

Lic. Jenny Alcántara

Matrícula: 2016-1708

Tutor:

MsC. Damarys Vicente

Santo Domingo, Distrito Nacional

República Dominicana

Marzo, 2018

INTRODUCCIÓN

La República Dominicana es un país con una excelente ubicación geográfica, por estar en una zona estratégica del Caribe, lo que permite que posea un inmejorable posicionamiento para el tráfico comercial por vía marítima. Esto hace imperioso que deba contar con una legislación actualizada conforme a las tendencias del comercio marítimo internacional.

En 1977 fue promulgada la Ley No. 603, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas. Esta ley establece todos los requisitos necesarios para poder inscribir en el sistema registral de Hipotecas dominicano, el crédito otorgado en favor de un armador, con la finalidad de hacerlo oponible a los terceros y garantizar el crédito del acreedor.

Hasta la fecha, la Ley No. 603 no ha sido modificada o actualizada, conforme al derecho marítimo internacional, y los diversos acuerdos y convenios internacionales, que ya han sido suscritos por una gran mayoría de países a nivel mundial y de los cuales la República Dominicana no es signataria.

Además de establecer los requisitos y forma para la inscripción de la hipoteca, también regula el proceso legal de la ejecución de la hipoteca en caso de no ser honrada la deuda. Es aquí en donde consideramos que se encuentran las principales debilidades de esta Ley, pues nos presenta un híbrido de procesos de embargos, para una materia que, entendemos debe regirse por un procedimiento especial acorde con los nuevos tiempos y que incentive el crecimiento económico y la inversión en el comercio marítimo.

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Actualmente nuestro país no cuenta con una industria de construcción de naves o buques para transporte de mercancías, y desde hace muchos años las pocas embarcaciones mayores de tres (3) toneladas que existían fueron desapareciendo, manteniendo en la actualidad en nuestros registros de abanderamiento, naves de recreo y remolcadores. Entendemos que esto se debe a los riesgos y gran inversión económica que requiere este tipo de actividad comercial, pues la construcción de naves que cuenten con equipos de calidad, requieren de una inversión millonaria que no podría ser cubierta a menos que se cuente con un buen financiamiento y una menor carga impositiva.

Las entidades financieras necesitan garantizar el retorno de su inversión y por lo tanto precisan de leyes y políticas públicas que permitan garantizar esa inversión.

Es de lo antes expuesto que nos surge la siguiente interrogante ¿Cuenta la República Dominicana con una legislación acorde con los nuevos tiempos, que garantice el retorno del crédito al acreedor, en el sistema de registro de las Hipotecas Navales?

OBJETIVO GENERAL(S) Y ESPECÍFICOS DE LA INVESTIGACION

OBJETIVO GENERAL:

_ Valorar la aplicación de la Ley número 603-77 en República Dominicana, con especial atención en el procedimiento para la ejecución de la Hipoteca Naval y su garantía en el retorno del crédito.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

_Analizar de forma crítica la actual Ley número 603-77 que regula la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas.

_Valorar la aplicación de la Ley número 603-77, con especial atención en el procedimiento que establece para la ejecución de las Hipotecas de Nave por ante los Tribunales de la República Dominicana, durante el periodo 2015-2017, a fin de obtener el número de procesos que han llegado hasta la venta de la nave.

_Elaborar una propuesta acorde con los convenios internacionales y con los Anteproyectos de Ley de Comercio Marítimo y Código Marítimo Dominicano, en las secciones destinadas a la Hipoteca y su proceso de ejecución en la República Dominicana.

JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

Justificación Teórica: El incremento del comercio marítimo de las últimas décadas, ha generado el interés de algunos sectores económicos de La República Dominicana, de convertirla en el Hub del Caribe, aprovechando su excelente ubicación geográfica; sin embargo, no contamos con una legislación acorde con los tiempos y con los convenios internacionales aplicados en una gran mayoría de países que intervienen en el comercio marítimo. Por esa razón consideramos necesario trabajar en la adecuación de nuestra legislación de comercio marítimo, particularmente en la Ley de Hipotecas Navales y los privilegios marítimos, a fin de proponer medidas que garanticen la seguridad y confianza a los acreedores y el retorno de su capital.

Justificación Metodológica: Para proponer una norma con la que se pueda viabilizar el renacimiento de la inversión en la construcción y adquisición de buques mercantes en la República Dominicana, nos disponemos a presentar una propuesta que recoja y estudie, toda la normativa y diversos convenios internacionales de las diversas entidades, como por ejemplo, la Organización Marítima Internacional (OMI), la UNCTAD (por sus siglas en inglés United Nations Conference on Trade and Development), los Convenios del Comité Marítimo Internacional (CMI), especialmente los tres que tratan de los gravámenes sobre los buques; y junto con éstos los convenios referente a la unificación de las reglas relativas a los embargos de buques, y a esto añadimos nuestra legislación actual relativa a la Hipoteca de Naves en nuestro país, la Ley 603-77.

Justificación Práctica: La creación o adecuación de nuestra Ley sobre Hipotecas y Créditos Navales, contribuirá al crecimiento de la bandera y registro de naves dominicanas, ya sea a través de la construcción de naves o

adquisición de las mismas, incorporadas en nuestro Estado Pabellón, algo que también favorece el movimiento económico de las entidades financieras nacionales e internacionales.

Garantizar al acreedor un procedimiento legislativo seguro, que le dé la tranquilidad del retorno de su inversión, es de vital importancia para el crecimiento del comercio marítimo, en especial para la construcción y adquisición de buques mercantes en la República Dominicana.

MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

Nuestro punto de partida será la Ley 603, que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas, así como los diferentes créditos y privilegios marítimos y con ella estudiaremos el decreto ejecutivo número 222-92, promulgado el 7 de julio de 1992 por el entonces Presidente de la República Dominicana, Joaquín Balaguer (Decreto Presidencial, Joaquín Balaguer, 1992).

Para continuar nuestro análisis estudiaremos el objeto del derecho marítimo como lo expone George Ripert (Ripert, 1929-39), los créditos marítimos que dan lugar al derecho de embargo preventivo de buques (Agenda II, 1997), en la cual se aborda el tema de las consecuencias de los citados embargos y su comparación con la figura del embargo conservatorio instituido en la República Dominicana por el Código de Procedimiento Civil.

Otro instrumento de estudio lo constituye el anteproyecto del Código Marítimo de República Dominicana, elaborado por el Ministerio de Industria y Comercio y reintroducido a la Comisión Permanente de Asuntos Marítimos de la Cámara de Diputados en la Sesión 14 de fecha 14 de octubre del año 2010, por el Licenciado Pelegrín Castillo S. como Diputado del Partido de la Fuerza Nacional Progresista (Congreso de la República Dominicana, Cámara de Diputados, 2010), así como el Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo introducido al Congreso de la República Dominicana en el año 2016.

Otro punto de referencia lo constituyen los Convenios del Comité Marítimo Internacional (CMI), dedicados de manera especial a la regulación del buque. Dentro de ellos podemos citar, en principio, los tres que tratan de los gravámenes sobre los buques; Dos de estos se encargan de la parte relativa a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, y ambos tienen el mismo nombre:

1. “Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas” (Comité Marítimo Internacional, 1926) es el que se encuentra en vigor en el plano internacional.
2. El segundo, firmado en Bruselas (Comité Marítimo Internacional, 1967), buscaba perfeccionar y sustituir al primero, pero no logró siquiera su entrada en vigor; y,
3. El tercero de los Convenios dedicados directamente a los gravámenes sobre el buque es el “Convenio Internacional relativo a la inscripción de los derechos relativos a los buques en Construcción” (CIDBC), y tampoco consiguió el número suficiente de ratificaciones con el cual podía entrar en vigor (Comité Marítimo Internacional, 1967)

Continuando con el Comité Marítimo Internacional (CMI), cabe mencionar también el “Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a la inmunidad de los buques de Estado” (CIBE), que firmado el 10 de abril de 1926, ha logrado una importante aceptación internacional, así como la aprobación del “Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima” (CEPB), del 10 de mayo de 1952, (Comité Marítimo Internacional, 1952) hasta ahora el de mayor éxito ha tenido en su implantación internacional, fue ratificado e incorporado por los principales países marítimos.

Otro impulso conjunto de la OMI y UNCTAD, fue la aprobación en Ginebra del “Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval” (CPMHN), el 6 de mayo de 1993. La misma representa el fruto de los esfuerzos realizados durante largos años por el Grupo Intergubernamental mixto creado por las citadas Organizaciones.

En definitiva, este complejo grupo de normas de origen internacional deben ser consideradas a la hora de planificar la promulgación de instrumentos normativos nacionales, que se ocupen de la regulación del comercio

marítimo y del buque, so pena de que dichos instrumentos se queden al margen del proceso de unificación y armonización del Derecho marítimo.

MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

En la República Dominicana, cuando se habla de hipoteca, se piensa de inmediato en la garantía real que constituyen los inmuebles para las instituciones financieras, o cualquier persona física que se constituya en acreedor; sin embargo, aquí analizamos y tratamos exclusivamente la Hipoteca Naval, que como su nombre lo indica, se refiere a la inscripción de una garantía real sobre una nave (conocida también como buque). Lo antes expuesto, significa que, para comprender el tema abordado debemos tener claros los siguientes conceptos:

- I. Acreedor: Toda aquella persona que otorgue un crédito marítimo.
- II. Autoridad (es) Competente(s): Entidad competente y encargada del de registro de buques en un país, de conformidad con la legislación nacional respectiva; incluyendo a los Cónsules.
- III. Buque o Nave: Cualquier construcción flotante que cuente con medios de propulsión propios destinada a la navegación por agua, y sea utilizada en el comercio para el transporte de carga o pasajeros o de ambos, de más de 500 toneladas de registro bruto.
- IV. Hipoteca convencional: Es toda garantía real que se constituye sobre una nave para garantizar el cumplimiento de una obligación y que perseguirá la nave en manos de quien esté al momento de reclamar su cumplimiento.
- V. Crédito Marítimo: Un crédito que surge por cualquiera de las siguientes causas:
 1. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque;
 2. Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;
 3. Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de un

buque que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente;

4. Daño o amenaza de daños causados por el buque al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño; y el daño, costos o pérdidas de carácter similar a los indicados en este inciso 4;

5. Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente un buque hundido, naufragado, embarrancado o abandonado, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de un buque, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de un buque abandonado y el mantenimiento de su tripulación;

6. Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento del buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

7. Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en el buque formalizado en póliza de fletamento o de otro modo;

8. Las pérdidas o los daños causados a las mercancías (incluidos los equipajes) transportadas a bordo del buque;

9. La avería gruesa; pérdida total de la carga transportada por el buque.

10. El remolque; constituye la movilización de la nave mediante el empuje de un Remolcador, un barco de gran capacidad y fuerza motriz.

11. El practicaje; es la dirección que ejerce el práctico (persona física conocedor del puerto y con capacidad de conducir un buque) de cada puerto para orientar al capitán del buque en su maniobra de atraque.
12. Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo (incluidos los contenedores) suministrados o servicios prestados al buque para su explotación, gestión, conservación o mantenimiento;
13. La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento del buque;
14. Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables;
15. Los sueldos y otras cantidades debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo del buque, incluidos los de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre;
16. Los desembolsos hechos por cuenta del buque o de sus propietarios;
17. Las primas de seguro (incluidas las cotizaciones de seguro mutuo), pagaderas por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
18. Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario del buque o el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con el buque;
19. Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión del buque;
20. Toda controversia entre los copropietarios del buque acerca de su utilización o del producto de su explotación;
21. Una hipoteca inscrita o gravamen de la misma naturaleza que pesen sobre el buque;

22. Toda controversia resultante de un contrato de compraventa del buque.

- VI. Embargo: Toda inmovilización o restricción a la salida de un buque, impuesta como medida cautelar por decisión de un tribunal, en garantía de un crédito marítimo, pero no comprende la retención de un buque para la ejecución de una sentencia, u otro instrumento ejecutorio.
- VII. Fletamento a casco desnudo: El contrato de arrendamiento válido y debidamente registrado de un buque, por tiempo determinado, en virtud del cual el arrendatario tiene la posesión y el control pleno del buque, incluido el derecho a contratar al capitán y a la tripulación por el período del arrendamiento.
- VIII. Organismo Nacional Competente: Las autoridades de transporte acuático de los Países Miembros de la Comunidad Andina, que integran el Comité Andino de Autoridades de Transporte Acuático (CAATA).
- IX. País(es) Miembro(s): Cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina.
- X. País del Pabellón: El país por ante cuya Autoridad Competente ha sido solicitada la inscripción del buque y cuya bandera enarbola el buque estando autorizado para ello.
- XI. Persona: Toda persona física o jurídica o toda entidad de derecho público o privado, esté o no constituida en sociedad, inclusive un Estado o cualquiera de sus subdivisiones políticas.
- XII. Propietario o Armador: La persona natural o jurídica que aparece como tal en el registro de buques del País Miembro del Pabellón o en el registro originario o subyacente.
- XIII. Tribunal: Toda autoridad judicial competente de un País Miembro.

MARCO ESPACIAL: Veremos el comportamiento del proceso de inscripción y registro de la Hipoteca Naval en la República Dominicana, en el periodo comprendido entre enero 2015 hasta diciembre 2017, tratando de ver las fortalezas y debilidades de la Ley número 603-77, así como los convenios internacionales relacionados con este tipo legal, que han surgido y de los cuales nuestro país aún no forma parte.

Es importante señalar que, para ello vamos a presentar entrevistas sostenidas con los encargados de llevar estos registros en las instituciones encargadas, como son el Ministerio de Industria y Comercio y la Armada Dominicana. Obviamente, también estaremos realizando investigación de campo en los Tribunales Dominicanos, con la finalidad de conocer las estadísticas de las ejecuciones de hipotecas navales que han sido conocidas en nuestro país en el periodo de tiempo ya señalado (2015-2017).

MARCO TEMPORAL: Pretendemos recoger toda la información de mayor importancia relativa a las normas legales nacionales e internacionales que existen y han existido para los procesos de redacción de contratos de préstamos hipotecarios de naves y la ejecución de esas hipotecas cuando no se cumple con la obligación de pago, y para ello vamos a centrarnos en una evaluación realizada en los tribunales de primera instancia del Distrito Nacional durante los años 2015 al 2017 para que nos sirvan de referente en cuanto a la cantidad de procesos de ejecuciones hipotecarias que pudieron llegar hasta la venta de la nave, poniendo en manos del acreedor el retorno de su capital.

ASPECTOS METODOLOGICOS DE LA INVESTIGACION

Tipo de investigación

El tipo de estudio que emplearemos es el descriptivo, pues en base a la información obtenida en nuestra investigación, apoyada en la legislación nacional existente, como en los diversos convenios internacionales que tratan el tema, buscaremos identificar y describir todas las causas que hacen difícil o prácticamente imposible la ejecución el proceso de venta de una nave que ha sido otorgada en hipoteca sin haber honrado el pago correspondiente, lo que constituye un obstáculo para el acreedor.

Los métodos de investigación serán:

1. **Método Deductivo:** El primero a ser empleado será este método, pues partiremos del estudio y comportamiento de la construcción y de la compra de naves en República Dominicana, la cantidad de matrículas de nave marítimas existentes y su uso, así como la cantidad de inscripciones de hipotecas que existen registradas y que se han registrado desde la promulgación de la ley que instituyó esta figura jurídica;
2. **Método Analítico:** continuaremos con este método que nos permite ir realizando el análisis de cada uno de los instrumentos legales existentes y reguladores de la figura de la Hipoteca Naval, para poder emitir y formarnos un juicio de lo que ocurre con nuestra legislación y posteriormente poder presentar una propuesta que pueda mejorar e incrementar la inversión en la construcción y compra de naves;
3. **Método comparativo:** con este método podremos ver si los países que han adoptado y suscrito los convenios internacionales que tienen que ver con los créditos marítimos y sus privilegios, así como aquellos en donde ha sido instituido el embargo preventivo de naves y además

cuentan con una bandera abierta para el registro de naves, obtienen mejores beneficios del comercio marítimo e incrementan su productividad al ofrecer mejores garantías impositivas, legales y judiciales.

La técnica de investigación a utilizar será la de Análisis Documental, la cual consistirá en:

- Análisis de Leyes nacionales y convenios internacionales elaborados por personas e instituciones expertas de derecho y comercio marítimo, como la OMI, el Comité Marítimo Internacional y el Congreso de la República Dominicana.
- Los datos de los organismos internacionales reconocidos como la OMI.
- Consulta a expertos como son el Doctor Pedro Atilés, encargado del Departamento de Marina Mercante de Industria y Comercio, al Consultor Jurídico de la Armada Dominicana, a la Licenciada Lluvelis Espinal y algunos Jueces de las Cámaras Civiles y Comerciales del Juzgado de Primera Instancia del Distrito Nacional.

Las fuentes documentales:

Fuentes primarias:

1. Ley 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas;
2. Anteproyecto del Código Marítimo Dominicano introducido al congreso dominicano en el año 2010;
3. Anteproyecto de Ley de Comercio Marítimo introducida al congreso en el año 2016.
4. George Ripert en el "Traité de droit maritime, 3 vols., Tercera Edición 1929-39, Cuarta Edición, t. I, 1950, Derecho Marítimo y del Mar, Agenda II, 29 y 30 de Noviembre de 1996, Forum Permanente, 1ra. Edición, Junio 1997;
5. Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, Mayo de 1926.
6. Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993;

Fuentes secundarias:

1. Motivaciones escritas que dieron lugar a cada uno de los libros que forman parte del anteproyecto de Código Marítimo de la República Dominicana.
2. Entrevistas a realizar a personas del mundo del derecho marítimo, dentro de ellos el Dr. Pedro Atilés y la Licda. Lluvelis Espinal.
3. Artículos obtenidos a través de la web relacionados con el tema de investigación.
4. Expedientes.
5. Datos estadísticos.

ESQUEMA PRELIMINAR

DEDICATORIAS

AGRADECIMIENTOS

RESUMEN

INTRODUCCION

CAPITULO I: La Hipoteca Naval, Privilegios y Créditos Marítimos. Conceptos y Generalidades.

- 1.1. Concepto de Buque. El buque como garantía real. El armador o propietario del Buque.
- 1.2. Concepto de derecho marítimo.
- 1.3. El contrato de Hipoteca Naval. Antecedentes, deudor y acreedor.
- 1.4. Créditos Marítimos. Créditos Marítimos Privilegiados. Concepto y diferencias con la hipoteca naval.
- 1.5. Privilegios Marítimos.

CAPITULO II: Análisis de la legislación nacional e internacional que regula el proceso de ejecución de hipotecas y los embargos de naves.

- 2.1. Valoración de la Ley número 603-77 que dispone la admisión de hipotecas sobre cualquier clase de nave marítima o fluvial construida o en construcción siempre que tenga más de tres (3) toneladas.
- 2.2. Análisis crítico del Decreto número 222-92 promulgado por el Doctor Joaquín Balaguer.
- 2.3. El embargo preventivo de naves y su ejecución.

- 2.4.** Estudio comparativo de los convenios internacionales y la legislación dominicana que establecen los diferentes privilegios y créditos marítimos.
- 2.5.** Procedimiento de ejecución de hipoteca naval según la legislación de España y Venezuela.
- 2.6.** Procedimiento de ejecución de hipoteca naval conforme la legislación dominicana. Tribunal competente.
- 2.7.** Propuesta de implementación del Embargo Preventivo de Naves en República Dominicana.

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

BIBLIOGRAFIA

ANEXOS

BIBLIOGRAFIA

1. Agenda II. (1997). Derecho Marítimo y del Mar. Santo Domingo: Editorial Gente.
2. Behar, D. S. (2008). Metodología de Investigación . Obtenido de <http://rdigital.unicv.edu.cv/bitstream/123456789/106/3/Librometodologiaainvestigacioneste.pdf>
3. Carvajal, L. (27 de Mayo de 2013). Obtenido de <http://www.lizardo-carvajal.com/el-metodo-deductivo-de-investigacion/>
4. Cerda, H. (2000). Los elementos de la investigación. Cómo reconocerlos, diseñarlos y construirlos. Bogotá: Magisterio.
5. Comité Marítimo Internacional. (10 de abril de 1926). Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas.
6. Comité Marítimo Internacional. (10 de Mayo de 1952). Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima. Convenio Internacional para la unificación de ciertas reglas relativas al embargo preventivo de buques de navegación marítima.
7. Comité Marítimo Internacional. (27 de mayo de 1967). Convenio internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas. Bruselas , Bélgica.
8. Comité Marítimo Internacional. (27 de mayo de 1967). Convenio Internacional relativo a la inscripción de los derechos relativos a los buques en construcción. Bruselas, Bélgica.

9. Congreso de la República Dominicana, Cámara de Diputados. (14 de Octubre de 2010). Anteproyecto de Código de Derecho Marítimo Dominicano . Anteproyecto de Código de Derecho Marítimo Dominicano. Santo Domingo, Distrito Nacional , República Dominicana.
10. Decreto Presidencial, Joaquín Balaguer. (7 de Julio de 1992). Decreto Pder Ejecutivo. Decreto 222-92. Santo Domingo, Distrito Nacional.
11. Investigación bibliográfica y documental. (2013). Obtenido de <https://guiadetesis.wordpress.com/2013/08/19/acerca-de-la-investigacion-bibliografica-y-documental/>
12. Niño, V. (2011). Metodología de la Investogación. Bogotá: Ediciones de la U.
13. Ripert, G. (1929-39). Compendio de Derecho Marítimo, 3 vols., Tercera Edición. Buenos Aires: Tipografía editora Argentina, S. R. L.

CONVENCIONES DE BRUSELAS 1926	CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS SOBRE EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUE 1953	CONV. INTERN. SOBRE PRIVILEGIOS MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL, 1993	NUEVO CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS Y LA HIPOTECA NAVAL, 1994 (VENEZUELA)	EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES, 1999	LEY No. 603 ADMISION DE HIPOTECAS SOBRE CUALQUIER CLASE DE NAVE MARITIMA O FLUVIAL 1977	CODIGO DE COMERCIO DOMINICANO
<p>1- Los gastos de juicios adeudados al Estado y los gastos incurridos en interés común de los acreedores para la conservación del buque; los derechos de tonelaje, de fano o de puerto y demás tasas e impuestos públicos de la misma clase, los gastos de pilotaje, los gastos de cuidado y conservación desde la entrada del barco en el último puerto.</p> <p>2- Los créditos resultantes del contrato del capitán, de la tripulación y las demás personas a bordo.</p> <p>3- Las remuneraciones adeudadas por salvamento y asistencia y la contribución de la avería gruesa.</p> <p>4- La indemnización por abordaje u otro accidente de la navegación, así como por daños causados a las obras de arte de los puertos, muelles y vías navegables; las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a la</p>	<p>1- Daños causados por un buque, ya sea por abordaje, ya de otro modo.</p> <p>2- Pérdidas de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o provenientes de la explotación de un buque.</p> <p>3- Asistencia y salvamento.</p> <p>4- Contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamento o de otro modo.</p> <p>5- Contrato relativo al transporte de mercancías por un buque en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento o de otra forma.</p> <p>6- Pérdidas o daños causados a las mercancías y equipajes transportados por un buque.</p> <p>7- Avería común.</p> <p>8- Préstamo a la gruesa.</p> <p>9- Remolque.</p>	<p>1- Los créditos por los sueldos y otras cantidades debidos al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación del buque, incluidos los gastos de repatriación y cuotas de seguridad social pagaderos en su nombre.</p> <p>2- Los créditos por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la explotación del buque.</p> <p>3- Los créditos por la recompensa pagadera por el salvamento del buque.</p> <p>4- Los créditos por derechos de puerto, de canal y de otras vías navegables y practicae.</p> <p>5- los créditos nacidos de culpa extracontractual por razón de la</p>	<p>1- Los gastos irrogados de los poderes públicos en relación con la venta forzosa del buque.</p> <p>2- Los gastos derivados de la conservación del buque de su venta forzosa (custodia, vigilancia, mantenimiento).</p> <p>3- Los impuestos y gravámenes públicos, tales como derechos de tonelaje, derechos de fano, muellaje, practicae, peaje de canal.</p> <p>4- La remuneración del auxilio o salvamento.</p> <p>5- Las contribuciones a la avería gruesa.</p> <p>6- Los gastos por extracción de restos.</p> <p>7- Los salarios del capitán y la tripulación y otros créditos nacidos de la prestación de servicios a bordo del buque.</p> <p>8- Las cuotas de la seguridad social.</p> <p>9- Los gastos de repatriación de</p>	<p>1- No creación de privilegios marítimos .</p> <p>3- Los Créditos resultantes del contrato del capitán, de la tripulación y de las otras personas que prestan sus servicios a bordo.</p> <p>4- La remuneración debida por salvamento y asistencia y la contribución de las naves a las averías comunes.</p> <p>5- Las indemnizaciones</p>	<p>1- Las costas judiciales incurridas para llegar a la venta de la nave y a la distribución del precio.</p> <p>2- Los derechos de tonelajes o de puerto y los otros impuestos públicos de la misma especie, los gastos de pilotaje, de guarda y de conservación, a partir de la entrada de la nave en el último puerto.</p> <p>3- Los Créditos resultantes del contrato del capitán, de la tripulación y de las otras personas que prestan sus servicios a bordo.</p> <p>4- La remuneración debida por salvamento y asistencia y la contribución de las naves a las averías comunes.</p> <p>5- Las indemnizaciones</p>	<p>1- Las costas judiciales y otras, hechas para efectuar la venta y la distribución del precio.</p> <p>2- Los derechos de tonelada y de puerto impuestos por las leyes fiscales.</p> <p>3- Los salarios del guardián, y gastos de custodia de la embarcación, desde su entrada en el puerto hasta la venta.</p> <p>4- Aparejos y pertrechos.</p> <p>5- Los gastos de conservación dela embarcación y de sus aparejos y pertrechos, desde su último viaje y entrada en el puerto.</p> <p>6- Los gajes y</p>

<p>tripulante, las indemnizaciones por perdida o averías en el cargamento o los equipajes.</p> <p>5- Los créditos resultantes de contratos concluidos o de operaciones efectuadas por el capitán fuera del puerto del puerto de amarre, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de conservación del barco o de la continuación del viaje, sin diferenciar si el capitán es o no al mismo tiempo propietario del barco y si el crédito corresponde a él o a los proveedores, reparadores, capitalistas u otros contratantes.</p>	<p>10- Pilotaje.</p> <p>11- Suministro de productos o del material hechos a un buque para su explotación o su conservación, cualquiera que sea el lugar de los mismos.</p> <p>12- Construcción, reparaciones, equipo de un buque o gasto de dique.</p> <p>13- Salario del capitán, oficialidad o tripulación.</p> <p>14- Desembolso del capitán y los efectuados por los cargadores, los fletadores o los agentes por cuenta del buque o de su propietario.</p> <p>15- La propiedad impugnada de un buque.</p> <p>16- La copropiedad impugnada de un buque o su posesión, o su explotación o los derechos a los [productos de explotación de un buque en condominio.</p> <p>17- Cualquier hipoteca naval y cualquier mortgage.</p>	<p>pérdida o el daño materiales causados por la explotación del buque distintos de la pérdida o el daño ocasionados al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.</p> <p>6- Todo Estado Parte podrá establecer en su legislación que, en caso de venta forzosa de un buque varado o hundido tras su remoción por una autoridad pública en interés de la seguridad de la navegación o la protección del medio ambiente marino, los gastos de esa remoción se pagaran con el producto de la venta antes que todos los demás créditos que estén garantizados con un privilegio marítimo sobre el buque.</p> <p>7- Si en el momento de la venta forzosa el buque se halla en posesión de un constructor o de un reparador de buque</p>	<p>tripulantes.</p> <p>10- Los desembolsos del capitán.</p> <p>11- El préstamo a la gruesa sobre el casco del buque.</p> <p>12- El préstamo a la gruesa sobre la carga.</p> <p>13- El avituallamiento</p> <p>14- Las reparaciones durante el viaje.</p> <p>15- Los créditos nacidos de culpa extracontractual, tales como los daños causados a instalaciones portuarias, las indemnizaciones por lesiones corporales a las personas a bordo, los daños a la carga y el equipaje, los daños causados a otros buques y los daños de contaminación por hidrocarburos.</p> <p>16- El avituallamiento</p> <p>17- Las reparaciones durante el viaje.</p> <p>18- Los créditos nacidos de culpa extracontractual, tales como los daños causados a instalaciones portuarias, las indemnizaciones por lesiones corporales a las personas a bordo,</p>		<p>por abordajes u otros accidentes de navegación o por daños causados a las obras de arte de puerto y de las vías navegables, las indemnizaciones por lesiones corporales a los pasajeros y a la tripulación, las indemnizaciones por pérdidas o averías de carga o de equipaje.</p> <p>6- Los créditos provenientes de contratos celebrados u operaciones por el Capitán fuera del puerto de registro, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación de la nave o de la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario de la nave y si se trata de su crédito o del de los suministradores, reparadores, prestamistas u otros contratantes.</p>	<p>salarios del capitán y demás personas de la tripulación empleadas en el último viaje</p> <p>7- Las cantidades prestadas al capitán para las urgencias del buque durante el último viaje, y el reembolso del precio de las mercancías que hubiera vendido para el mismo objeto.</p> <p>8- Las cantidades debidas a los vendedores y a los proveedores y operarios empleados en la construcción, si la nave no hubiere hecho todavía ningún viaje, y las cantidades debidas a los acreedores por suministros, trabajos, mano de obra, carena, vituallas, armamento y equipo, antes de la partida de</p>
---	--	--	---	--	--	--

		<p>que, con arreglo a la legislación del Estado Parte en que se realiza la venta, goza de un derecho de retención, el constructor o reparador de buque deberá entregar al comprador la posesión del buque, pero podrá obtener el pago de crédito con el producto de la venta una vez satisfechos los créditos de los titulares de los privilegios marítimos mencionados en el privilegio del art. 4</p>	<p>los daños a la carga y el equipaje, los daños causados a otros buques y los daños de contaminación por hidrocarburos.</p>			<p>la nave, si ya hubiere navegado.</p> <p>9- Las cantidades prestadas a la gruesa sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos para carena, vituallas, armamentos y equipo, antes de partir la nave.</p> <p>10- El importe de las primas de los seguros hechos sobre el casco, quilla, aparejos, pertrechos, armamento y apresto de la nave, debidas por el último viaje.</p> <p>11- Los daños y perjuicios debidos a los fletadores, por no entregárseles las mercancías que han cargados, o por indemnización de las averías que hayan padecido las dichas mercancías por falta del capitán o de la tripulación.</p>
--	--	---	--	--	--	---

