

ALGUNOS ASPECTOS DE LA GARANTIA REAL SOBRE BUQUES EN EL DERECHO VENEZOLANO

1.- En la actualidad nuestro país se ha lanzado al desarrollo de la industria naval y al crecimiento de su marina mercante. Para lograrlo no basta con la promulgación de leyes como la de Protección y Desarrollo de la Marina Mercante Nacional 1, la cual además de crear la reserva de carga establece la obligación de reparar y construir buques en astilleros nacionales, sino que es necesario facilitar los medios de financiamiento de la flota y de la industria naval que necesitan de grandes inversiones.

Ahora bien, el financiamiento de la flota no puede realizarse si los entes crediticios que proporcionarán los fondos necesarios no cuentan con garantías idóneas.

En este trabajo veremos el estado del crédito marítimo en Venezuela y la validez de la garantía real de que es susceptible el buque venezolano.

1 Ley de Protección y Desarrollo de la Industria Naval de 24-7-1973, publicada en la Gaceta Oficial Nº 30.161 de 25-7-1973. Abogado. Curso de Doctorado en la Universidad de París. Asesor del Consejo Nacional de Marina Mercante, Ministerio de Transporte y Comunicaciones.

Para lo cual debemos tener en cuenta que las instituciones relativas al comercio marítimo se rigen por el Libro Segundo del Código de Comercio. A pesar de las reformas de que ha sido objeto dicho Código 2 desde su promulgación en 1862, la regulación del comercio marítimo no ha sufrido cambios y está inspirada fundamentalmente en el Código de Comercio francés, en especial lo que se refiere al "status" del buque y al crédito naval.

El Código Francés no contenía ninguna regulación sobre la hipoteca marítima, pues fue posteriormente en 1874 cuando se dictó en ese país la primera ley sobre esta institución. Sin embargo, no se comprende que en nuestro Código no exista una normativa sobre la hipoteca marítima cuando ya en la época de nuestro primer Código de Comercio (1862), la legislación comparada conocía ampliamente la institución, particularmente Portugal (1833), Prusia (1861) e Inglaterra 3. Por otro lado, si en 1874 Francia promulgó su primera Ley sobre Hipoteca Marítima, tampoco se entiende que en sus reformas posteriores, nuestro legislador no haya proveído una normativa sobre la materia.

Además, es conveniente observar que , nuestro país no ha adherido a ninguno de los dos Convenios de Bruselas para la unificación de ciertas reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas de 10 de abril de 1926 y de 27 de mayo de 1967.

2.- Para llevar a cabo el objeto de este trabajo lo hemos dividido en dos partes, en una primera, veremos si existe la hipoteca marítima en Venezuela, o si se trata de otra garantía real, la prenda naval. En una segunda parte, veremos el funcionamiento de esa garantía real, es decir, su valor como tal garantía.

1) ¿Hipoteca Marítima o _Prenda Naval?

1) Nociones Preliminares

3.- La legislación venezolana, específicamente el Código de

2- Para un panorama de nuestra Codificación Mercantil. Cf. Roberto Goldschmidt. Curso de Derecho Mercantil. Cursos de Derecho. Facultad de Derecho U.C.V. Caracas 1964, N? 8, pág. 39.

3- René Rodiéte, Droit Maritime, Précis Dalloz, 4e. Edition. Dalloz París. 1969, Nos. 98 y 99. 7 _ y ' r
Paul Chauveau. Traité de Droit Maritime, Librairies Techniques. París. 1958, Nos. 165 v sig.

Comercio, nada dice de la hipoteca sobre naves; la única mención en la legislación venezolana sobre la hipoteca marítima, está expresada en la "Ley sobre Hipoteca Mobiliaria y Prenda sin Desplazamiento de Posesión", de 21 de febrero de 1973 (Gaceta Oficial N° 1575 Ext. de 4 de abril de 1973), en" cuyo artículo 21 se establece en forma taxativa los bienes que podrán ser objeto de hipoteca mobiliaria, y que en su parágrafo único dispone: "Las garantías sobre naves, serán" objeto de una Ley especial". Esa legislación especial todavía no ha sido dictada.

Ahora bien, cabe preguntarse, si aún en el caso de inexistencia de una norma expresa, en el derecho venezolano puede decirse que hay hipoteca marítima.

4.-En Venezuela existe la tradicional división entre bienes muebles e inmuebles 4. Igualmente, en materia de bienes muebles rige el principio tradicional de que “ en materia de muebles la posesión vale título” 5,5. Asimismo, el derecho venezolano consagra el principio de que el patrimonio del deudor es la garantía común de sus acreedores; es decir, que en principio todos los acreedores pueden cobrarse en igualdad de condiciones sobre los bienes que forman el activo del deudor. Este principio sufre dos excepciones que son: los privilegios y las garantías reales. El privilegio consiste en el derecho que da la Ley a ciertos acreedores para que se paguen con preferencia a otros acreedores, en consideración a la causa del crédito (artículo 1.868 C.C.). Las garantías reales son derechos reales que contractualmente crea el deudor sobre bienes determinados en su patrimonio en favor de un acreedor, para que éste se pague con preferencia en caso de incumplimiento del deudor.

5.-Las garantías reales pueden ser la Prenda y la Hipoteca.

4 Art. 525 C. Civil. “Las cosas que pueden ser objeto de propiedad pública privada son bienes muebles o inmuebles”.

5 Art. 794 C. Civil. “Respecto de los bienes muebles por su naturaleza y de los títulos al portador, la posesión produce, en favor de los terceros de buena fé, el mismo efecto que el título”.

6 Para todo lo relativo a la división de los bienes en muebles e inmuebles en el derecho venezolano, Cf. Gert Kummerow, Bienes y Derechos Reales (Derecho Civil II) Cursos de Derecho. Facultad de Derecho.... UCV. Caracas, 1965. Nos. 13 y sigs., págs. 63 y sigs.

Tradicionalmente, la prenda afecta a los bienes muebles y la hipoteca a los inmuebles .

Una de las características principales de la prenda, viene dada por el desplazamiento de la posesión de la cosa de manos del constituyente de la garantía a manos del acreedor o de, un tercero que actúa como depositario. Es decir, que si este desplazamiento de posesión no se operare, el acreedor prendario no tendría el derecho de preferencia que le acuerda la Ley sobre los otros créditos ni el derecho de hacer vender judicialmente el bien dado en garantía. Esta es, pues, la garantía que tienen por objeto los bienes muebles, ya que como he dicho anteriormente, en Venezuela opera el principio de que en materia de bienes muebles la posesión vale título, por lo cual de no realizarse la desposesión del deudor, éste podría vender o hacer desaparecer el bien, quedando burlado el acreedor.

Como en materia de bienes inmuebles no opera este principio, pues éstos son objeto de publicidad registral, son fácilmente determinables y no pueden moverse, ellos son susceptibles de la otra garantía real, la hipoteca, en la cual el derecho de preferencia, el de persecución y el de hacer vender la cosa para pagarse de su precio, no dependen del desplazamiento de posesión del constituyente al acreedor hipotecario; antes bien, dependen del registro del documento constitutivo de la garantía en la Oficina de Registro Inmobiliario.

2) Naturaleza del Buque

En Venezuela, el buque es un bien mueble, según lo expresa el Código de Comercio, en su artículo 613. Sin embargo, la misma disposición establece que las naves responden de las deudas privilegiadas sobre la misma nave y pueden ser perseguidas; en poder de terceros por los respectivos acreedores. Además, el artículo 614 ajusten, dispone que la transferencia de propiedad de las naves o de parte de ellas debe realizarse por documento público. Este artículo crea una solemnidad, el documento público, que de no cumplirse trae como consecuencia inexorable la nulidad de 7 Cf. Gert Kummerow, op. cit., Nº 16, pág. 67, y J. L. Aguilar Gorrondona. Contratos y Garantías (Derecho Civil IV), U.C.A.B. Caracas, 1968, págs. 56 y sigs. la enajenación. Es así que podemos concluir que el buque es un bien mueble pero en el cual No Opera el principio tradicional de que en materias de bienes muebles la posesión vale título, ya que el poseedor de la nave, aun cuando sea de buena fé, si no puede demostrar con un título registrado que es el propietario, nunca será considerado como tal.

En efecto, la Ley de Navegación (que contempla la regulación administrativa de la navegación por agua) establece, en su artículo 14, lo siguiente: “El derecho de propiedad sobre un buque mercante se comprueba:

- 1) Si el buque ha sido construido en la República, con certificación del constructor, en la cual se expresarán las dimensiones y demás características del buque y el nombre del dueño.
- 2) Si el buque ha sido construido en el extranjero, con el documento de adquisición a favor de la persona, personas o empresas que soliciten la inscripción del mismo en la Matrícula Nacional.
- 3) Si el buque ha sido apresado, capturado o rematado, con la copia certificada del acta de adjudicación.

4) En los casos de enajenaciones subsiguientes de los buques, con los documentos de traspaso respectivos.

Los documentos a que se refiere este artículo deben registrarse en la Oficina Subalterna de Registro del lugar de la matrícula de la nave, que es su domicilio, y se insertarán, además, en el libro que, al efecto, llevarán las respectivas Capitanías de Puerto, dentro de los treinta (30) días siguientes a su protocolización”.

7.- Por otro lado, la Ley (artículo 541 Código de Comercio), califica a la garantía real de la_ cual son susceptibles las naves, como prenda, y dice, que ésta- se regula por las disposiciones especiales establecidas en el Libro II del Código de Comercio, es decir, los artículos 612 y siguientes). Así, el Código de Comercio en su artículo 615 establece cuáles son los créditos privilegiados sobre las naves 0 su precio, y el orden de preferencia según su enumeración, y en el número 11, ex-

8 Cf. Néstor Luis Pérez. La Prenda de las Naves. En Estudios de Derecho Mercantil. Caracas, 1976. Págs. 32 y sigs., y Ricardo Sillery López de Ceballos. Notas esquemáticas sobre la Hipoteca Naval en el Derecho Comparado. Caracas, 1967, pág. 16.

presa: “Las otras acreencias a que haya sido afectada especialmente la mire”. Es decir, que el Código lo que da es un derecho de preferencia, con el carácter de privilegio y después de diez créditos con rango superior. Es de hacer notar que estos créditos a los cuales han sido especialmente afectados los buques, no son otra cosa que las prendas sobre naves de -... que habla el mismo Código en su artículo 541 (ya citado).

8.-Varios autores, entre los cuales están Néstor Luis Pérez 9 y Ricardo Siillery López de Ceballos 10, llegan a la conclusión de que esta garantía real a la cual puede ser afectada especialmente la nave, no es una prenda naval, como las califica (erróneamente según dicen ellos) el Código de Comercio, sino que se trata, por el contrario de una verdadera hipoteca marítima. Incluso, Néstor Luis Pérez 11 llega a afirmar que el estudio de sus formas y bases debe hacerse guiados por los “. . . principios 0 reglas generales que informan la materia en el Derecho Civil” y de allí arriba a conclusiones inaceptables a la luz de la normativa expresa de la Ley, en el sentido de que esta hipotecaprivaría sobre los otros privilegios del artículo 615 del Código de Comercio, e inclusive, que el acreedor hipotecario tendría un derecho de persecución absoluto sobre la nave.

9.-Esta posición es inaceptable de acuerdo con los principios que rigen la legislación venezolana.

En primer lugar, en Venezuela priva el principio general de que la Ley limita el número de los derechos reales por razones de orden público, es decir, de que el sistema venezolano, está inspirado en la concepción de la serie hermética de los derechos reales (Sistema del numerus clausus)

Esto es, como la hipoteca es un derecho real y de acuerdo con su reglamentación expresa solamente son susceptibles de hipoteca los inmuebles y ciertas categorías de muebles citados taxativamente por la Ley 13 los particulares no pueden crear por su sola voluntad una hipoteca (derecho real) sobre una nave.

9 Néstor Luis Pérez, op. cit., pági 62.

10 Ricardo Sillery López de Ceballos, op. cit., pág. '16.

11 Néstor Luis Pérez, op. cit., pág. 77.

12 Gert Kummerow, op. cit., Nos. 25 y 27.

13 Cf. Supra N 3.

10.- En segundo lugar, según el Derecho Venezolano para que la hipoteca en general tenga validez aun entre las partes, es necesario el registro del documento por ante la Oficina Subalterna de Registro (Registro Inmobiliario); o sea, la publicidad registral tiene carácter constitutivo de la garantía. En cambio, “en la garantía real sobre naves, a la que se refieren los artículos 612 y 615, ordinal 119 del Código de Comercio, ya citados, lo que se requiere como medio de prueba es la anotación en la patente del buque del documento público o privado en el cual conste la afectación especial de que es objeto la nave.

Es de hacer notar, que una decisión de la extinta Corte Federal expresa, sin profundizar mucho en el problema, pues se trataba de una consulta sobre la obligatoriedad de citar el título de propiedad del vendedor en una venta de una nave, que deben ser registradas las “Hipotecas Navales” 14. Ahora bien, aun cuando sea menester la inscripción del documento hipotecario en la Oficina de Registro, esta publicidad no sería un requisito constitutivo, sino de orden probatorio, por lo cual la garantía sobre el buque subsistiría.

11.- En tercer lugar, una de las características fundamentales de la hipoteca es el derecho de persecución; es decir, el derecho que tiene el acreedor hipotecario de perseguir el bien en manos de quién se encuentre aun cuando el tercero sea un adquirente propietario. Como veremos posteriormente 15, el privilegio que concede la Ley al acreedor con garantía real contractual sobre un buque se extingue por la venta de la nave. Luego, esta característica esencial de la hipoteca no se cumple tampoco.

12 .- En cuarto lugar, en materia de hipoteca existe la gradación de las hipotecas entre si. Así, el grado de cada hipoteca viene dado por el orden de su inscripción: la que primero se registra priva sobre las otras, y así sucesivamente. Nuestros gravámenes sobre buques, tratados como un privilegio más 17, concurren entre sí a 14 Gaceta Forense Nº 28, Caracas, Año 60, pág. 55. 15 Cf. Manual A. Montero y H. Grisanti Luciani. La Hipoteca Naval, en Revista del Colegio de Abogados del Dtto. Federal Nº 129. Caracas.

1965, págs. 120 y 121.

16 Cf. INFRA, Nos. 23 y 24.

17 Cf. Supra N 7.

Prorrata, en caso de insuficiencia, cualquiera que sea el orden en que hayan sido inscritos o constituidos (615 C.Co. in fine).

13 .- Las razones que acabamos de exponer nos llevan a la conclusión de que en Venezuela No Existe la Hipoteca Marítima.

Lo que sí existe es un tipo de prenda especial al comercio marítimo que no implica el desplazamiento de posesión de manos del constituyente de la misma a manos del acreedor prendario 18 bis

Esto es perfectamente posible ya que es el mismo legislador el que así lo ha dispuesto, al determinar que el buque es un mueble especial cuya propiedad se transmite únicamente por documento público, y que es susceptible de ser afectado especialmente a una acreencia determinada, lo cual se probará por la correspondiente anotación del documento público o privado que contiene el gravamen en la Patente de Navegación.

II) Valor de la Prenda Naval

14 .- Tenemos claramente establecido que la prenda naval es una garantía real sobre un bien mueble de categoría muy especial como lo es la nave.

Por otro lado, sabemos que el buque o la nave es un medio de transporte de mercancías o personas entre puertos ubicados la mayoría de las veces en Estados diferentes.

De estas dos características anotadas surgen dos cuestiones de interés: Por un lado como garantía real, la prenda naval otorga dos derechos al acreedor garantizado: el derecho de preferencia y el derecho de persecución, los cuales estudiaremos en una primera parte. Por el otro; el buque es un bien internacional, es de su naturaleza navegar por mares y puertos extranjeros, así, en una Segunda parte veremos la validez internacional de la prenda naval venezolana.

18 Cf. INFRA, Nos. 16 y 19.

18 bis. Cf." Paul Chauveau, op. cit., Nº 174. En el mismo sentido la Exposición de Motivos del Proyecto de Ley de Comercio Marítimo, que reposa en el Congreso Nacional.

1.) Funcionamiento de la Prenda Naval Venezolana como Garantía Real.

15 .-Toda garantía real otorga dos derechos al acreedor garantizado: El derecho de preferencia y el derecho de persecución.

Dividamos, pues, nuestro análisis en dos partes; en la primera veamos cómo actúa el derecho de preferencia del acreedor prendario, y en la segunda, el efecto de la prenda naval frente a terceros adquirentes del buque, o sea, cómo actúa el derecho de persecución.

A.) Derecho de Preferencia

16.- El artículo 615 del Código de Comercio, establece lo siguiente: "Son créditos privilegiados sobre las naves o su precio y por el orden con que van enumerados, los siguientes:

- 1) Los gastos de justicia u otros hechos para llegar a la venta.
- 2) Los gastos de auxilio dados a la nave que se hallaba en peligro en su último viaje.

- 3) Lo que deba la nave por derecho de puerto o cualesquiera otros legalmente establecidos.
- 4) Los salarios de los depositarios y guardianes de la nave, y cualquiera otro gasto hecho para su conservación, desde su entrada en el puerto después de su último viaje, hasta su venta, y el alquiler de los almacenes donde se hallan custodiados sus aparejos y pertrechos.
- 5) Los salarios que se deben al capitán e individuos de la tripulación, por el último viaje y hasta quince días después de la llegada de la nave, si antes no hubiere descargado su cargamento.
- 6) Las cantidades prestadas al capitán por necesidades urgentes -de la nave durante el último viaje, y el valor de las mercancías que él haya vendido por la misma causa.
- 7) Las sumas debidas al vendedor, a los proveedores y obreros empleados en la "construcción de la nave, cuando ésta no haya hecho _viaje alguno; y si ya hubiere navegado, las deudas que se hayan contraído para repararla, aparearla y proveerla para el último viaje.
- 8) Las cantidades prestadas a la gruesa antes de la salida de la nave, sobre el casco, quilla y aparejos, para su reparación, provisión, armamento y equipo.
- 9) El premio de los seguros hechos para el último viaje, sobre el casco, quilla y aparejos de la nave.
- 10) - Las indemnizaciones debidas a los cargadores por falta de entrega, pérdida o avería de sus mercancías, ocasionadas por culpa del capitán o de la tripulación.
- 11) Las otras acreencias a que haya sido afectada especialmente la nave.

Los créditos privilegiados comprendidos en un mismo número concurrirán entre si a prorrata en Esto nos lleva a la siguiente reflexión: Al no ser parte, Venezuela, en los Convenios de Bruselas relativos a los privilegios e hipotecas marítimos, toda la gama de privilegios creados por el Código de Comercio, sobre la nave o su precio pasa por encima de la prenda naval, sin importar la fecha de la constitución de la garantía o de la oportunidad en que nació el privilegio.

18.- b) En su relación con los demás acreedores quirografarios del propietario del buque, constituyente de la prenda naval, el acreedor prendario tiene un derecho de preferencia. Conviene anotar que el artículo 619 del Código de Comercio, establece que:

“En caso de quiebra del propietario, los acreedores por causa de la nave serán preferidos en el precio de ella a los demás acreedores de la masa”.

19.- C) En su relación con los demás acreedores prendarios sobre la nave, todos concurren en el mismo rango, después de los demás acreedores privilegiados de rango anterior y con preferencia a los otros acreedores comunes o quirografarios del propietario del buque. Teniendo en cuenta, que no priva la fecha de la garantía, todos los acreedores prendarios concurren a prorrata en el mismo rango.

20.- Debemos tener en cuenta también, que en caso de incumplimiento del deudor, al momento de la ejecución del crédito ante el Tribunal con el objeto de vender judicialmente el buque, pueden concurrir los acreedores de rango superior y hacer valer sus créditos con privilegio sobre el buque.

21.- Por otro lado, es conveniente señalar que si se tratare de deudas contraídas por el capitán en virtud de su condición de factor mercantil del propietario del buque (art. 627 C. Co.), y el mismo capitán no fuere copropietario del buque, el propietario podrá hacer abandono de la nave y sus fletes y limitar así su responsabilidad (arts. 623 y siguientes del Código de Comercio).

B) El Derecho de Persecución

22 .- Toda garantía real concede al acreedor garantizado, además de un derecho de preferencia, un derecho de persecución. En el caso de la prenda naval, también existe un derecho de persecución pero muy limitado, casi como si no existiera.

El artículo 613 del Código de Comercio establece que la nave está sujeta a responder de las deudas privilegiadas sobre la nave y que pueden ser perseguidas en poder de tercero por los respectivos acreedores.

23 .- Ahora bien, este derecho de persecución no es absoluto, como sí lo es en materia de hipoteca en el derecho venezolano, pues los artículos 617 y 618 del mismo Código establecen una limitación tan grande que lo que debería ser la regla general, el derecho de persecución, se convierte en excepción. En efecto, el artículo 617 dispone que la responsabilidad de la nave en favor de los acreedores se extingue: 1º) Por la venta de la misma nave, hecha judicialmente 2º) Cuando después de una venta privada ha salido la nave de viaje despachada a nombre y a riesgo del comprador, y

han pasado sesenta días desde que se hizo a la vela, sin que hayan hecho oposición los acreedores del vendedor”.

“La oposición aprovecha sólo al acreedor que la haga”.

Asimismo el artículo 618, expresa: “Si la venta privada de una nave se hace estando ésta en viaje, los acreedores del vendedor conservan sus derechos sobre ella o sobre su precio; pero se extinguirán, si habiendo regresado la nave al puerto, sale de él con arreglo al inciso 29 del artículo anterior”.

De esta forma, deducimos lo siguiente:

24.-a) Si el buque es vendido judicialmente, es decir, en remate judicial o en pública subasta se extingue el privilegio que da la prenda sobre la nave. Es preciso señalar que a diferencia de la hipoteca, en la cual se establece que para que haya la purga de ésta es requisito indispensable la citación del acreedor hipotecario, a fin de que éste haga valer su crédito sobre el precio obtenido de la venta judicial con preferencia a los acreedores quirografarios, materia de privilegios sobre el buque (la prenda naval tiene el rango N° 11) no parece necesaria la citación del acreedor prendario. Por lo cual la prenda se extinguiría aun cuando no hubiera citación del acreedor prendario, en el procedimiento de venta de la nave.

25.-b) En caso de venta privada de la nave, es decir, de venta voluntaria realizada siempre, so pena de nulidad, por documento público, caben distinguir dos circunstancias, a saber:

En primer lugar, la venta voluntaria de la nave estando ésta en su puerto de matrícula. En este el caso, la Ley establece además de la venta, para la extinción del privilegio, los siguientes requisitos: Que la nave haya salido de viaje en nombre y a riesgo del comprador y que los acreedores del vendedor no hayan hecho oposición dentro de los sesenta días posteriores a la venta.

En segundo lugar, la venta de la nave estando ésta en viaje. Caso en el cual el derecho de persecución subsiste sobre la nave o su precio-; sin embargo, se extinguirá si después de haber regresado al puerto, sale de nuevo y el acreedor prendario no hace oposición de los sesenta días siguientes al zarpe.

26.- Así, hemos visto que existe un derecho de persecución y que en teoría ese derecho es ejercitable; pero, en la práctica el mismo se ve tan limitado que es como si no existiese, porque el buque está hecho para realizar una actividad económica navegando,

no se“ concibe un buque amarrado & muelle, que sería el único caso en el que subsistiría el derecho de persecución.

Por lo cual debemos concluir que la prenda naval, garantía real de la que es susceptible la nave, no es suficiente garantía para los acreedores del armador venezolano.

2) Validez Internacional de Nuestra Prenda Naval

27 .- Como ya hemos dicho, el buque mercante es un instrumento de comercialización nacional e internacional; conviene pues analizar qué garantía da la prenda naval a los acreedores prendarios en caso de una reclamación de otros acreedores quirografarios o privilegiados en puerto extranjero. Al efecto, es necesario tener en cuenta que nuestro país no es parte de ninguno de los dos Convenios Internacionales relativos a la unificación de ciertas reglas en materia de Privilegios e Hipotecas, otorgados en Bruselas, el primero el 10 de abril de 1926 y el segundo de 27 de mayo de 1967 19, el cual para el año de 1977, no había entrado en vigencia, por requerirse la ratificación de cinco Estados signatarios del mismo y no haberse llenado este requisito.

Venezuela, sin embargo, si es Parte Contratante del Convenio sobre el Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante) suscrito en La Habana el 20 de febrero de 1928, ratificado con reservas por nuestro país el 12 de marzo de 1932. Dicho instrumento internacional contiene disposiciones relativas a los gravámenes sobre buques que estudiaremos posteriormente.

28.-Veamos pues las relaciones de nuestra prenda naval en

19 Estos Convenios se inspiran en los proyectos realizados por el COMITE

MARITIMO INTERNACIONAL (CMI) y fueron firmados en las respectivas Conferencias Diplomáticas convocadas por el gobierno de Bélgica, el cual es también su Depositario. Cf. Reté Rodiere, op. cit., Nº 114. Ripett, Georges. Compendio de Derecho Marítimo. Trad. española, Buenos Aires, 1954. Nos. 236 y sig., pág. 165. Texto de los Convenios. Cf. Registro de Textos de Convenciones y otros instrumentos relativos al Derecho Mercantil Internacional. Volumen I. Naciones Unidas. Nueva York, 1971. Págs. 243 y sigs., 266 y sigs.

20 Para el año de 1977 sólo habían ratificado: Dinamarca, Noruega y Suecia, y había adherido la República Árabe Siria. Cf. Comité Marítimo

Internacional: Documentation, 1977, III, págs. 272 y 273. el concierto de Estados Partes en los Convenios de Bruselas de 1926 y de 1967, por una parte. Por otra parte, las relaciones de nuestra prenda naval entre los Estados latinoamericanos Partes del Código Bustamante.

A) Validez de la: Prenda Naval Venezolana Frente a los Estados Signatarios de los Convenios de Bruselas

29.-El problema se plantea en el caso de que un buque de bandera venezolana dado en prenda haya sido embargado y esté sujeto a venta judicial en un Estado que sea Parte de alguno de los dos Convenios de Bruselas sobre privilegios e hipotecas.

Si se tratare de un Estado Parte del Convenio de 1926 (que no sea Parte del Convenio de 1967) , el acreedor prendario pudiera ver desconocida su garantía, pues de conformidad con el artículo

14 de dicho tratado: "Las disposiciones del presente Convenio se aplicarán en cada Estado contratante cuando el buque gravado pertenezca a un Estado contratante, así como en los demás casos previstos por las Leyes nacionales.

Sin embargo, el principio formulado en el párrafo precedente no atenta al derecho de los Estados contratantes a no aplicar las disposiciones del presente Convenio en favor de los que pertenezcan a un Estado no contratante".

Es decir, que de acuerdo con el citado Convenio de 1926, los Estados Contratantes están facultados para no dar ningún tipo de reconocimiento a las hipotecas, "mortgages" y prendas navales constituidas en Estados no contratantes.

30 .-Por otro lado, con respecto a los Estados Partes del Convenio de 1967 (cuando éste entre en vigencia), no ocurre lo mismo pues su artículo 12 lo hace aplicable “a todos los buques de navegación marítima matriculados en un Estado Contratante o en un Estado no contratante”.

31 .- De lo que se deduce que en el primero de los Convenios -1926- puede, un Estado Contratante, darle o no reconocimiento a la prenda naval venezolana, y en el Convenio de 1967 debe darle ese reconocimiento, pero siempre que la prenda naval reúna las condiciones que imponen cada uno de dichos Convenios para su reconocimiento, lo cual veremos a continuación.

32 .- Hemos observado que aún cuando Venezuela no sea Parte de ninguno de los dos Convenios de Bruselas sobre Privilegios e Hipotecas, la prenda naval constituida sobre buques venezolanos pudiera ser objeto de reconocimiento por Parte de los Estados Contratantes. Ahora bien, siempre sería necesario el que la prenda naval se adapte a las condiciones de aplicabilidad establecidas en dichos Convenios.

33-Al efecto, conviene observar que el convenio de 10 de abril de 1926 exige para dar validez a las hipotecas, “mortgages” y prendas sobre buques, que éstas estén constituidas regularmente según las Leyes del Estado a que pertenece el buque, además de su inscripción en un Registro Público, central o regional

(ver art. 1º). El Convenio de 1967 21, es más estricto pues exige: a) que hayan sido hechas y registradas de acuerdo con la Ley del Estado en que el buque está, registrado. b) Que la Ley del Estado donde está registrado el buque exija un Registro abierto a la inspección pública y puedan obtenerse del Registrador extracto-s y copias de los documentos; y e) Que dicho Registro especifique el nombre y la dirección de la persona en cuyo favor se otorgó la hipoteca o mortgage, o la mención de que ha sido dada al portador, la cantidad garantizada, la fecha y otros detalles que de conformidad con la Ley del Estado de Registro determine la clasificación de otras hipotecas o mortgages (ver art. 19). De este último se infiere, que la Ley nacional debe establecer un orden de prelación de los gravámenes de acuerdo a la fecha de su inscripción.

34.-Como podemos observar, la legislación venezolana no exige ninguno de estos requisitos o condiciones. En efecto, tal como hemos visto anteriormente 22 para “la constitución del gravamen no se requiere la inscripción en un Registro Público, sino simplemente la anotación del documento de constitución de la prenda naval en la Patente de Navegación y esto a los solos efectos probatorios (art. 617 C.Co.).

Por supuesto, que según nuestro Código de Comercio no existe ningún tipo de publicidad, ni la posibilidad de conseguir extractos o copias del documento constitutivo, como no sea una inspección ocular en la Patente de Navegando respectiva, o si el documento fuere público en la Oficina de Registro, Juzgado o Notaría en la cual se otorgó, pero por no estar centralizado, se requerirán dones de adivino para saber cuál es el funcionario ante quien se otorgó el documento. Por otro lado el mismo artículo 615 del Código de Comercio in fine, establece el principio de la concurrencia de todos los créditos privilegiados de un mismo número, y el prorrateo en caso de insuficiencia, y por ser tratada la prenda naval como un privilegio, el del número 11, no existe, pues, la clasificación por el orden de inscripción.

21 Es de observar que el Convenio de 1967, no habla de la “prenda naval”, sin embargo si ésta cumpliera los requisitos que aquí se comentan, no dudamos que se le daría validez a la prenda naval venezolana.

22 Cf. supra Nº 10.

35.-Así, debemos concluir que el acreedor garantizado con prenda sobre buques de bandera nacional no podrá oponer a los otros acreedores del armador en puerto extranjero su derecho preferente ni podrá perseguir al buque en puerto extranjero.

36.-De esta forma, al no ser Venezuela Parte Contratante de ninguno de los dos Convenios señalados y ni siquiera llenar, nuestra prenda naval, los requisitos y condiciones de publicidad registral y de fondo exigidos por los Estados Contratantes de los comentados Convenios de Bruselas, que son los más importantes del concierto internacional, los acreedores prendarios del armador venezolano no podrán hacer valer su garantía internacionalmente, al menos en los Estados Partes de estos Convenios.

B) La Prenda Naval Venezolana frente a los Estados Partes del Código Bustamante.

37.-El Código Bustamante³ establece en su artículo 278, lo siguiente: “La hipoteca marítima y los privilegios o seguridades de carácter real constituidos de acuerdo con la ley del pabellón,

23 El Código Bustamante ha sido ratificado con reservas por nueve países, a saber: Bolivia, Brasil, Costa Rica, Chile, Ecuador, El Salvador, Haití, República Dominicana y Venezuela. Sin reservas, lo

ratificaron seis países: Cuba, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Perú. Sin embargo, tal como lo señala José Muci Abraham, H., sólo se puede considerar vigente entre los países que lo ratificaron sin reservas y los que lo ratificaron con reservas determinadas, estos últimos son: Brasil, Haití, Santo Domingo y Venezuela. Cf. Jose' Muci Abraham, h., Las Conflictos de Leyes y la Codificación Colectiva en América, en Código de Derecho Internacional Privado (Código Bustamante), Universidad Central de Venezuela, Facultad de Derecho, Volumen VII. Caracas, 1955, págs. 35y ss

Tienen efectos extraterritoriales aun en aquellos países cuya legislación no conozca o no regule esa hipoteca o esos privilegios”.

De lo cual se deduce que en Venezuela, en la materia que estudiamos es aplicable la ley del pabellón. Asimismo se infiere que nuestro país aun cuando no conoce la hipoteca marítima debe darle plena validez a las hipotecas y demás seguridades o garantías sobre buques constituidas en buques matriculados en otros Estados Partes en el Convenio y, viceversa, la prenda naval venezolana debe ser reconocida y tiene plena validez en los Estados que ratificaron el Código Bustamante.

Conclusiones:

38.-Este trabajo nos hace concluir que en nuestro derecho el buque o nave no puede ser objeto de una verdadera garantía con plena validez en el orden interno e internacional.

Esto ha traído como consecuencia la poca confiabilidad de los institutos crediticios, los cuales se ven en la necesidad de solicitar a los armadores venezolanos otras garantías reales o personales a fin de asegurar las sumas dadas en préstamo; lo cual constituye un en trabamiento al crédito marítimo y al desarrollo de una verdadera industria naval y al engrandecimiento de la flota mercante nacional.

39 .- La solución definitiva para este problema es la reforma profunda de las instituciones fundamentales al crédito marítimo: los privilegios y el gravamen sobre buques, creando la hipoteca

marítima mediante una ley especial. Igualmente, se hace necesaria la adhesión de nuestro país a alguno de los dos Convenios de Bruselas para la Unificación de ciertas reglas en materia de privilegios e hipotecas.

Esta reforma es urgente y debe hacerse cuanto antes y separadamente de la reforma integral del Código de Comercio, la cual está en proceso y que por ser una obra de varios años, pudiera tomar en cuenta la experiencia de esta Ley sobre privilegios e hipotecas y hacerle los correctivos y modificaciones que se estimen convenientes.