

## Hipoteca naval y la indiferencia de la banca comercial en México

José Rubén Romero-Flores<sup>1</sup>

### Resumen

El presente ensayo trata un tópico sumamente específico, describe un problema real que enfrenta la marina mercante en México, la indiferencia de los profesionales del crédito respecto de la hipoteca naval y propugna por una reforma a la Ley de Instituciones de Crédito en México, para el efecto de armonizar el sistema jurídico y hacer una realidad la posibilidad de obtener un crédito hipotecario naval por parte de la banca comercial.

**Palabras clave:** comercio, crédito, financiamiento, derecho marítimo, navegación.

Recibido: 02 de noviembre de 2022.

### Abstract

This essay is about an specific topic, describes a real problema that faces merchant navy in Mexico, indifference about credit's professionals to ship mortgage and advocates to reform mexican law of credit institutions, looking for harmonize legal system and make a reality the possibility to obtain a ship's mortgage credit from multiple banking in Mexico.

**Key words:** trade, credit, financing, maritime law, navigation.

Aceptado: 09 de diciembre de 2022.

### Introducción

El artículo 101 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México, reconoce la posibilidad de constituir hipoteca sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción, por parte del propietario o un tercero a su favor; este contrato debe constar en instrumento público, pudiéndose otorgar ante notario público o corredor público e inscribirse en el Registro Público Marítimo. "El ejercicio del comercio marítimo y la navegación son actividades bastante lucrativas, pero exigen la inversión de grandes capitales para impulsarla y desarrollarla. En este campo el crédito juega un papel preponderante. La inversión de sumas millonarias se dirigen al

mantenimiento de todo un sistema empresarial, desde la reparación y la modernización de las unidades, hasta el financiamiento de la actividad sobre la que gira el transporte"<sup>1</sup>.

"La hipoteca naval, rechazada unas veces, relegada otras, aún discutida, torna así al primer plano entre los medios de crédito, pues la defienden y propician los que ven en ella el procedimiento más fácil y sencillo para favorecer el giro empresarial con préstamos de terceros"<sup>2</sup>. Ahora bien, a pesar de ser una figura jurídica típica y ampliamente regulada por el derecho marítimo mexicano, la industria naviera en México enfrenta serios problemas para su desarrollo, entre los que se encuentra, desde luego, el financiamiento

<sup>1</sup> Preparatorio regional Simón Bolívar, Benemérita Universidad Autónoma de Puebla. Colonia San Felix Hidalgo, Atlixco, Puebla.

\* Autor de correspondencia: jose.romero@correo.buap.mx

para sus actividades inherentes a este importantísimo sector económico del país.

### Concepto de la hipoteca naval

La hipoteca naval, se ha concebido como una especie de derecho real, cuyo objeto propiamente es la embarcación, que hace de la hipoteca una figura excepcional a otros créditos. “Se toma del derecho civil una figura que se acopla perfectamente a las exigencias del comercio marítimo, surgiendo la hipoteca naval, la cual se concibe como 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”<sup>3</sup>.

La hipoteca naval es un gravamen que, una persona a la cual se le denomina como deudor hipotecario (*mortgagor*), constituye en favor de otra persona a la cual se le denomina acreedor hipotecario (*mortgagee*), siendo este último el cual obtiene un derecho real sobre el bien hipotecado. “En el derecho romanista, la hipoteca naval grava tanto el buque terminado como el que está en proceso de construcción. Otra diferencia que salta de primera entrada es que el mortgagee, puede tomar posesión del bien y explotar el buque, si el deudor deja de cumplir con los pagos.”<sup>4</sup> Es importante señalar que, aun cuando esta figura jurídica nació en la esfera del derecho civil, en la actualidad no debe confundirse con su más cercana especie, la hipoteca mercantil, esta distinción básicamente obedece a la naturaleza de la obligación principal, es decir, la obligación que garantizará.

### Breve historia de la hipoteca naval

Grecia: “El sistema hipotecario no fue desconocido para los griegos, puesto que a éstos se debe la palabra hipoteca, pero no sabemos en qué medida la aplicaron, y aún parece que para los negocios marítimos recurrieron principalmente al préstamo a la gruesa.”<sup>5</sup>

Roma: “Las leyes romanas consideraban las naves como bienes muebles, por lo cual no se daba respecto de ellas el interdicto recuperandae possessionis, éste se aplicaba únicamente a las cosas inmuebles. No obstante, en algunos conceptos eran las naves asimiladas a los edificios, como respecto de la adquisición de materiales colocados en su construcción, en cuanto a la usucapión de las partes coherentes en un corpus conexum, en cuanto a la prestación de los frutos civiles, etc. Asimismo, se aplicó la hipoteca a las naves, ya porque éstas se considerasen como más parecidas a los inmuebles que a los muebles, ya principalmente porque para nada se tenía en cuenta, al constituir la hipoteca, que el objeto afecto fuese mueble o inmueble. Practicaron también los romanos el préstamo a la gruesa y asimismo reconocieron los privilegios si bien éstos no constituían un derecho real, pues no daban sino el derecho de preferencia. Entre varias hipotecas, la preferencia se regulaba en general según la fecha, si bien había hipotecas privilegiadas sobre la nave para armarla o repararla.”<sup>6</sup>

Edad Media: Hablar de la edad media es referirnos a un periodo muy largo de tiempo, por lo que, estableceremos de manera general las regulaciones más relevantes durante este periodo de tiempo. Habremos de sostener que, en la mayoría de documentos doctrinarios sobre la materia, se hace referencia que la hipoteca naval fue olvidada y consecuentemente se encontraba en un total estado de

<sup>1</sup> Jiménez Méndez, Ana. et al. 1990. *La hipoteca y la prenda naval, comparación y aplicación al sistema jurídico costarricense*. Universidad de Costa Rica. Pp. 264- 271.

<sup>2</sup> *Ibidem*. Pp. 241-245.

<sup>3</sup> Centro de Información Jurídica en Línea, Convenio Colegio de Abogados Universidad de Costa Rica, “La Hipoteca Naval Doctrina Extranjera”, Cijul, Costa Rica, 2009, Pp. 4.

<sup>4</sup> Centro de Información Jurídica en Línea, Convenio Colegio de Abogados Universidad de Costa Rica, “La Hipoteca Naval Doctrina Extranjera”, Cijul, Costa Rica, 2009, Pág. 5.

<sup>5</sup> Scherer, *Historia del comercio de todas las naciones*, título 1.º, Pág. 68 de la traducción española, Madrid, 1874.

<sup>6</sup> González Revilla, Leopoldo. *La hipoteca Naval en España. Estudio de legislación mercantil comparada*. Imprenta de Infantería Marina. Madrid, España. 1888, Pág. 47.

desuso durante la edad media. No obstante, analizamos el caso español por la cercanía a nuestro derecho mexicano en razón de la colonia.

“En España en la Edad Media las naves eran también susceptibles de hipoteca, pues consta en el capítulo 35 del reglamento para el procedimiento de los Cónsules de Valencia, publicado en 1343 bajo el reinado de D. Pedro IV de Aragón, que da mujer que ha obtenido contra su marido sentencia favorable por la reclamación de su dote, podrá, a falta de otros bienes, ejercitar el derecho de hipoteca sobre la nave de aquél.”<sup>7</sup>

Época Moderna: “Viniendo ya a tiempos menos remotos, Mr. Cresp manifiesta, que al tenor de ciertas costumbres de Bretaña y de Normandía, los bienes muebles eran, como en el Derecho Romano, susceptibles de hipoteca, y que en tal concepto se hipotecaban las naves. Pero, aunque quizás no deba ponerse en duda la primera de estas afirmaciones de Mr. Cresp, la segunda no es completamente exacta, según expone el comentador Laurin al menos por lo que se refiere a la Bretaña, pues aquí se daban las naves en hipoteca, no como muebles, sino como inmuebles, con todas las consecuencias del derecho hipotecario relativo a esta clase de bienes. Así lo afirma Cleirac, que lo escribió en 1647. Este autor, después de haber dicho que las naves son verdaderamente muebles, declara, sin embargo, que por lo que hace a las hipotecas, una nave se reputa inmueble, y añade, que así fue juzgado por el Parlamento de Burdeos el 26 de junio de 1612. No obstante, se estimó esto un abuso, y en el edicto de octubre de 1666 se impidió que en lo sucesivo ninguna nave fuese reputada inmueble en los contratos, ni aun por lo referente a las hipotecas. Conforme a estos principios, la ordenanza de la marina de 1681 y el Código de Comercio francés de 1807 prohibieron hipotecar los buques.”<sup>8</sup>

“Otras fueron las prácticas usadas en Inglaterra desde tiempo inmemorial. El derecho inglés sobre la materia se compone, parte de principios del derecho común hipotecario y parte de principios especiales del derecho marítimo. En esta nación, además de estar afectadas las naves, como en casi todas las legislaciones, por ministerio de la ley, a ciertos créditos marítimos (*maritime liens*), pueden ser objeto de una garantía convencional, sea bajo la forma de préstamo a la gruesa (*bottomry*), sea bajo la forma de *mort-gage*. El mortgage no es otra cosa, según los tratadistas ingleses, que la pignoración de una cosa para asegurar el pago de una suma prestada, entendiéndose que mediante la pignoración se transfiere la propiedad de la cosa al acreedor, bajo la condición de que, si el deudor reembolsa la suma debida en el plazo estipulado, volverá a entrar en la propiedad de la cosa empeñada. El que empeña el objeto se llama *mort-gagor*...y el acreedor se denomina *mortgagee*, *mort-gagiste*. Es, pues, un contrato semejante de la venta con pacto de retro.”<sup>9</sup>

“La superación de viejos prejuicios conceptuales producida, tan sólo en la segunda mitad del pasado siglo, junto a las crecientes presiones económicas sectoriales, consiguen que finalmente se decida proporcionar adecuada vestidura jurídica a los negocios de garantía real sobre naves y aparecen así las leyes especiales sobre hipoteca naval. Aunque el Código italiano de 1865 ya se ocupaba del pegno naval, figura prácticamente equivalente a la hipoteca, sería la Ley francesa de 1874, enmendada luego por la de 1885, la primera que establecería una clara, completa y especial regulación de esta institución, cuyo modelo serviría después de referencia para algunos otros países.”<sup>10</sup>

La hipoteca naval, se construye precisamente con las mismas bases que la hipoteca inmobiliaria, sin más particularidades que las derivadas de la especial movilidad y

<sup>7</sup> González Revilla, Leopoldo. *La hipoteca Naval en España. Estudio de legislación mercantil comparada*. Imprenta de Infantería Marina. Madrid, España. 1888, Pp. 49.

<sup>8</sup> *Idem*.

<sup>9</sup> *Ibidem*, Pp. 50.

<sup>10</sup> García Gabaldón, José Luis. *Los Privilegios Marítimos sobre el Buque*, Madrid, España, 1992, Pp. 264.

características que presente la embarcación como bien y objeto gravado.

Por esa razón, no debe extrañarnos el hecho de que la doctrina haya venido considerando a lo largo de los años a la hipoteca marítima como una variedad de la hipoteca inmobiliaria, participando por ello de todas las características esenciales a esta última.

“La doctrina que, desde finales del pasado siglo, se ocupó de la hipoteca naval, lo hizo generalmente, para remover los viejos prejuicios que lastraban cualquier iniciativa dirigida a una regulación clara y precisa del instituto. Destacan en este punto los esfuerzos de la doctrina italiana para desvirtuar la extendida opinión, según la cual existían cuatro grandes obstáculos que se alzaban frente a toda pretensión de positivación de la hipoteca naval; a) la condición mueble de la nave; b) su movilidad física; c) los graves riesgos a que se hallaba sujeta propiamente la embarcación; d) el menoscabo de la garantía que suponía la existencia de los privilegios marítimos.”<sup>11</sup>

### Planteamiento de la realidad Jurídica y material en México

A lo largo de la historia, se ha estudiado el hecho de que México requiere para el desarrollo de diversos sectores, como son el transporte de hidrocarburos, el comercio internacional de mercaderías e incluso el turismo, de una industria naviera moderna, versátil y fuerte. No obstante que, la hipoteca naval es una figura jurídica y económica conocida en la historia de la humanidad por mucho tiempo, pues algunos especialistas en la materia, consideran que empezó en el momento que el ser humano comenzó a explotar los recursos del mar y tener un comercio por vía marítima, lo cierto es que, en México, los profesionales del crédito son indiferentes respecto de esta operación.

En la realidad mexicana actual, para una empresa naviera, un empresario transportista o cualquier persona física o moral, que esté interesado en adquirir una embarcación,

reparar o dar mantenimiento a una ya construida, es casi imposible obtener un crédito bancario con garantía hipotecaria constituida sobre un buque en construcción o ya construido; en efecto, esta figura jurídica se ha convertido en una verdadera ficción en México; si bien es cierto que un crédito hipotecario marítimo, no es como adquirir un crédito hipotecario para la adquisición de una casa o un crédito automotriz, y que requiere concurren diversos elementos que minimicen el riesgo de las actividades humanas en el mar, también hay que precisar que la banca comercial o la banca múltiple se encuentra cerrada a dicha operación activa.

En México, la hipoteca del derecho marítimo aparece regulada en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y de conformidad con los artículos 101 y 103 de la ley en cita, se puede constituir sobre embarcaciones construidas o en proceso de construcción y se extiende, salvo pacto en contrario, sobre: a).- La embarcación; b).- Los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación; y, c).- Las mejoras de la embarcación. Adicionalmente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos ordena que la hipoteca marítima podrá ser constituida tanto por el propietario de la embarcación como por un tercero a su favor. La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, y se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional.

En el plano internacional, rige el Convenio Internacional sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993, en la que se determina lo siguiente: “Artículo 1. RECONOCIMIENTO Y EJECUCIÓN DE HIPOTECAS, MORTGAGES Y GRAVÁMENES. Las hipotecas y *mortgages*, y los gravámenes reales inscribibles del mismo género, que en lo sucesivo se denominarán “gravámenes”, constituidos sobre buques de navegación marítima serán reconocidos y ejecutables en los Estados Partes, a condición de que: a) tales hipotecas, *mortgages* y gravámenes hayan sido constituidos e inscritos en un

<sup>11</sup> *Idem*, Pp. 267.

registro de conformidad con la legislación del Estado en que esté matriculado el buque; b) el registro y los documentos que se hayan de presentar al registrador de conformidad con las leyes del Estado en que esté matriculado el buque puedan ser libremente consultados por el público y de que se pueda solicitar al registrador el libramiento de extractos del registro y copias de esos documentos; y c) el registro o alguno de los documentos mencionados en el apartado b) especifique, por lo menos, el nombre y la dirección de la persona a favor de la cual se haya constituido la hipoteca, el mortgage o el gravamen, o el hecho de que esa garantía ha sido constituida al portador, el importe máximo garantizado, si la legislación del Estado de matrícula estableciere ese requisito o si ese importe se especificare en el documento de constitución de la hipoteca, el mortgage o el gravamen, y la fecha y otras circunstancias que, de conformidad con la legislación del Estado de matrícula, determinen su rango respecto de otras hipotecas, *mortgages* y gravámenes inscritos.”<sup>12</sup>

No obstante, la estrechez del origen histórico entre el comercio marítimo y la banca, en la actualidad, tal como lo apunta Cervantes Ahumada en su obra *Derecho Marítimo*, en comercio marítimo existe una incompreensión general por los profesionales del crédito.

El más reciente intento por establecer un panorama de financiamiento para el sector naviero lo constituye el Fondo de Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, un programa público que anteriormente se encontraba a cargo de la Secretaría de Infraestructura, Comunicaciones y Transportes, que dista mucho de ser un producto crediticio, que fortalezca el sector naviero en México. Fondo de apoyo económico que al día de hoy corresponde a la Secretaría de Marina, en cumplimiento al decreto publicado en el Diario Oficial de la Federación en fecha siete de diciembre de dos mil veinte, por el cual se reformaron, adicionaron y derogaron diversas disposiciones de la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, de la Ley de Navegación y

Comercio Marítimos y la Ley de Puertos.

En esta tesitura, la banca comercial en México es omisa en el otorgamiento de créditos con garantía de hipoteca naval, debido a los riesgos que implican las actividades del hombre en el mar, esto es, “ha dominado la idea del peligro, y no se ha considerado que la garantía del barco es tan segura garantía como la inmobiliaria y, si se quiere, más segura aún, por la aplicación del seguro marítimo.”<sup>13</sup>

Al caso, resulta necesario reformar los artículos 65 y 67 de la Ley de Instituciones de Crédito, para insertar expresamente como operación activa a los créditos garantizados con hipoteca marítima, prevista en los artículos 101, 102, 103, 104, 105 y 106 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como un primer peldaño en la armonización del sistema jurídico mexicano que impulse a la banca comercial a diseñar productos crediticios con garantía hipotecaria naval y a ponerlos a disposición del segmento del mercado financiero.

En ese sentido, el primer elemento de sustento es el hecho que la garantía hipotecaria naval, es por lo general de un valor mayor que el monto del crédito que se pudiera otorgar, es decir, nadie puede negar el alto valor económico que representan los buques o embarcaciones y que por sí mismo constituyen una garantía bastante amplia de un crédito.

El segundo elemento a considerar es que en materia marítima siempre deberá existir un seguro sobre el buque o embarcación y las mercancías que en todo caso transportan, por lo que el seguro ofrece una mayor estabilidad a la operación crediticia.

La realidad más exacta hasta el momento es que en México, los profesionales del crédito, conocen la figura jurídica de la hipoteca naval, sin embargo, ninguno, tienen contemplado hacer de la misma una operación activa.

Esta indiferencia de los profesionales del crédito frente a la hipoteca naval, debe cambiarse, para convertirse en una alternativa al desarrollo, a la industria naviera, al

<sup>12</sup> García Gabaldón, José Luis. *Los Privilegios Marítimos sobre el Buque*, Madrid, España, 1992, Pág. 267.

comercio marítimo en México y al desarrollo de la infraestructura portuaria, con la finalidad de tener más embarcaciones en la nación puesto que a mayor número, se tendría más potencial de desarrollo económico.

La importancia de la hipoteca naval como operación activa, traerá consigo un fortalecimiento al desarrollo y actualización de la infraestructura jurídica, el comercio marítimo, así como las operaciones de crédito y el desarrollo económico del país en un primer ámbito, logrando la meta de potencializar la industria naviera, pues es bien sabido que todas las potencias mundiales que han surgido tienen una característica de objetivo común, que es el hecho de tener una gran industria naviera.

Bajo esa tesitura, se debe hacer una modificación en la Ley de Instituciones de Crédito de México, en específico sobre los artículos 65 y 67 para que, se regule la figura de hipoteca naval como una operación activa, pues de este modo se contribuirá a fortalecer la infraestructura jurídica, las operaciones de crédito y el desarrollo económico del país, en concordancia a lo establecido por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, puesto que, es la única ley que establece la figura jurídica de hipoteca naval.

## Conclusiones

La hipoteca naval en México es una figura jurídica conocida y regulada, pero sin aplicación en la realidad concreta. Además, debe reformarse la ley de instituciones de crédito de México para incrustar expresamente a la hipoteca naval como operación activa de la banca múltiple o comercial, para impulsarlos a desarrollar productos crediticios de esta índole. Los beneficios serían inmensos, entre ellos: a) Activación económica del sector marítimo pesquero. b) Posibilidad de renovar el inventario de embarcaciones dedicadas a las actividades pesqueras, tanto deportivas como de producción y consumo. c) Promoción al turismo. d) Incentivar la inversión privada en todos los sectores involucrados en las actividades económicas del mar. e) Exploración, extracción y explotación de recursos vivos y

no vivos del mar en beneficio de la sociedad. f) Desarrollo de nuevas e innovadoras actividades de los particulares en el mar territorial en la zona económica exclusiva, así como en la zona marítimo terrestre. g) Ampliación y diversificación de la cartera de clientes de las instituciones de crédito asegurando una potencialización del sistema bancario en México de las instituciones económicas. h) Posibilidad de encontrar los riesgos que implican las actividades del hombre en el mar. i) La armonización del sistema jurídico.

## Agradecimientos

A un revisor anónimo que proporcionó comentarios valiosos que ayudaron mejorar el presente documento.

## Referencias

- Centro de Información Jurídica en Línea. 2009.** Convenio Colegio de Abogados Universidad de Costa Rica, "La Hipoteca Naval Doctrina Extranjera", Cijul, Costa Rica, .
- Cervantes Ahumada, R. 2012.** Derecho Marítimo. Ed. Porrúa. México.
- Convenio Internacional sobre los Privilegios. 1993.** Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993.
- García Gabaldón, J. L. 1992.** Los Privilegios Marítimos sobre el Buque, Madrid, España.
- García Villegas, E. 2011.** "hipoteca inversa necesidad de su incorporación al catálogo legislativo mexicano", Porrúa, México.
- García Mendieta, C. 2004.** "Hipoteca", Enciclopedia Jurídica Mexicana, Tomo IV, Porrúa-UNAM, México.
- González Revilla, L. 1888.** La hipoteca Naval en España. Estudio de legislación mercantil

comparada. Imprenta de Infantería Marina. Madrid, España.

**Jiménez Méndez, Ana. 1990.** La hipoteca y la prenda naval, comparación y aplicación al sistema jurídico costarricense. Universidad de Costa Rica.

**Osvaldo V. 2016.** Qué es la hipoteca naval y como se constituye. Nacimiento de la institución. Disponible en: <https://www.abogadovistores.com>

**Palacios López, R. 2014.** El buque como objeto de la garantía hipotecaria en los contratos de préstamo: una ficción necesaria para su financiación.

**Rojina Villegas, R.** Compendio de Derecho Civil. Tomo IV. Contratos.