

Título: El crédito naval luego de la Ley 27.419: reforma reciente y futuro deseable.

Autor: Eduardo Adragna¹

Publicación: ElDial.com, Suplemento de Derecho Marítimo y Transporte, 10/12/2021

a) Introducción

Este artículo se refiere al presente y al futuro. El análisis del status presente del ordenamiento jurídico en materia de crédito naval tiene por objetivo rescatar los aspectos salientes de la reforma a la Ley de la Navegación (en adelante LN) operada en 2017 por la Ley 27.419. La referencia al futuro tiene en miras la necesaria adecuación de las normas a fin de eliminar definitivamente los escollos que impiden el normal financiamiento de la industria naviera.

Pues bien, a fines de 2017 el Congreso de la Nación sancionó la conocida como ley de marina mercante bajo el N° 27.419² (en adelante LMM), en realidad el nombre es más extenso y pomposo, a saber, “de desarrollo de la marina mercante nacional y la integración fluvial regional”. La ley contiene una serie de preceptos de diferente índole, tanto operativa como programática, de derecho público y privado, como no podía ser de otra forma teniendo en cuenta la integralidad del Derecho Marítimo. En lo que aquí interesa, se modificaron ciertos artículos de la LN referidos a los privilegios y a la hipoteca naval. El objetivo entonces es explicar el impacto de dicha reforma para el derecho marítimo argentino mediante un análisis crítico de las instituciones reformadas tal como han quedado plasmadas.

¹ Abogado (UNLP), Especialista (INDAE), LLM (Southampton), Profesor de Derecho Marítimo y Aeronáutico (UBA)
. Contacto: eduardo@eadragna.legal

² BO 28/12/2017.

A vuelta de página, en vista de una futura reforma, seleccioné algunas cuestiones que hacen a la efectividad del crédito naval, que requieren revisión con cierta premura a fin de concretar el objetivo de fomento del financiamiento naviero.

Pero antes de continuar, es necesario hacer algunas aclaraciones propedéuticas.

En primer lugar, quisiera aclarar que la expresión “crédito naval” comprende todas aquellas instituciones jurídicas que están destinadas a reglar el financiamiento operativo y de capital para la actividad naviera. Como se puede apreciar, la misma es amplia y comprendería entre otros, a los privilegios, las hipotecas y en general a toda otra estructuración jurídica, de tinte particularista³, que pudiera adoptar el financiamiento naviero. En el curso de este trabajo nos referiremos solo a algunas: privilegios⁴ e hipoteca en cuanto fueron objeto de reforma por la LMM.

En segundo lugar, en términos económicos el desarrollo de la marina mercante depende de la disponibilidad en determinado mercado de:

- 1) buques construidos aptos para prestar los servicios requeridos;
- 2) astilleros capaces de construir los buques necesarios para satisfacer la demanda de determinado tipo de embarcaciones (buques tanques, graneleros, barcazas, etc.);
- 3) agentes financieros que presten fondos para la compra o construcción de buques (bancos, fondos de inversión, fideicomisos, etc.);

³ En el ámbito del derecho marítimo se conoce como instituciones particularistas a aquellas que han sido adoptadas de otras ramas del derecho y adaptadas a las necesidades de la materia (Chami, Diego E, Manual de Derecho de la Navegación, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2010, 5).

⁴ Talavera, Haydee Susana, Privilegios en el derecho de la Navegación Argentino, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 1969, 39.

4) de servicios para abastecer la actividad (aprovisionamiento, reparación, salvamento, infraestructura portuaria, etc.)⁵.

En ese contexto, encontramos en la LN normas destinadas a resguardar a gran parte de los diferentes intereses en juego. Se trata de un delicado equilibrio, no siempre sencillo de lograr. Pensemos, por ejemplo, en el interés social en que el tráfico por agua se desarrolle de manera ordenada y eficaz frente al interés particular del embargante cuya medida cautelar trae implícita la interdicción para navegar. Asimismo, en el lugar que se debe asignar al acreedor hipotecario entre los demás acreedores en el marco del concurso particular sobre el buque. Se trata sin dudas de decisiones de política legislativa que debemos seguir de cerca para comprender sus efectos.

Culminando esta introducción, la LMM se inscribe en el conjunto de políticas públicas adoptadas por Estado Argentino respecto de la marina mercante, que los autores tratan bajo el rotulo de política naviera y que en el aspecto normativo corresponde destacar la Ley de Cabotage (Decreto N° 19.492/1944, ratificado por la Ley N° 12.980) y las leyes 18.250 (de reserva de cargas), 20.447 (de marina mercante nacional), y sus reglamentaciones. Mas allá de la operatividad de las normas citadas que trasuntan la política naviera argentina, lo cierto es que el legislador de 2.017 profundizó aún más la tendencia legislativa inaugurada con el dictado del DNU 1772/91 y su reemplazo mediante el DNU 1010/04, en cuanto a establecer estímulos por sectores. En efecto, por razones de diversa índole, el Congreso Nacional prefirió establecer regímenes separados para el fomento de la marina mercante (Ley 27.419) y la industria naval (Ley 27.418). A su vez, la LMM establece claramente que no se encuentran comprendidos en

⁵ Se trata de una enumeración no taxativa, a la que podríamos agregar entre otros factores, el establecimiento de sistemas tributarios no distorsivos que impacten en el sector naviero o la implementación de la libre movilidad de capitales productivos. Para un panorama más preciso de estos factores y de la economía naviera en general, ver STOPFORD, Martin, Maritime Economics, 3ra edición, Routledge, Londres, 2009.

su régimen (ni participan pasiva o activamente de los beneficios establecidos por los arts. 13, 19, 24 y otros allí establecidos⁶), los buques públicos, ni los destinados a actividades pesqueras, deportivas o de recreación, científicas o de investigación, de transporte público de larga distancia internacional de pasajeros o aquellos que tuvieren como actividad principal los juegos de azar (art. 3, LMM). Para todas estas actividades el Estado tiene políticas publicas diferenciadas⁷.

b) La reforma de la ley 27.419 al régimen del crédito naval

La reforma operada por la LMM ha modificado en parte el régimen de incorporación de buques al mercado argentino y de los privilegios e hipotecas navales con el pretendido objetivo de desarrollar la marina mercante nacional y la integración fluvial regional.

En esta tesitura, respecto de las hipotecas navales, se ha incorporado el art. 511 bis a la LN.

Por virtud de la nueva norma, el deudor hipotecario se compromete:

- a contratar los seguros necesarios sobre el buque gravado, a efectos de resguardar la garantía otorgada, dando cumplimiento a lo dispuesto por el artículo 428 LN; y a endosar las pólizas a favor del acreedor hipotecario. Asimismo, deberá abonar el premio

⁶ Esto obedece a la tendencia a establecer políticas publicas sectorizadas y además para evitar la interferencia entre mercados relevantes. En efecto, el sistema de beneficios que contiene la LMM debe ser interpretado de manera restrictiva o acotada a los buques a los que la misma ley aplica, es decir, que por ejemplo los buques destinados al transporte de larga distancia internacional de pasajeros, al desarrollo de juegos de azar o los pesqueros no pueden ser utilizados como respaldo para la incorporación de buques bajo el tratamiento de bandera nacional a que se refiere el art. 19 de la LMM. Conf. Chami, Diego, op cit, 361 y del mismo autor *Análisis de la reciente reforma parcial a la Ley de la Navegación N° 20.094 y de las normas de fomento a la marina mercante argentina* en la obra colectiva “El Derecho Marítimo en los albores de la tercera década del siglo XXI” en homenaje a Ignacio Melo Ruiz, México, 2019, 221.

⁷ En algunos casos el Estado aparece como agente financiero directo para la industria naval: https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/2021/09/preguntas_frecuentes_-_programa_de_financiamiento_naval_3.pdf

de dichos seguros a efectos de mantenerlos vigentes hasta el total y efectivo pago del crédito garantizado.

- Mantener inscripto el buque en la matrícula nacional,
- Mantener el buque en correcto estado de navegabilidad,
- No gravar el buque, sin previo consentimiento por escrito del acreedor hipotecario.

A su vez, el art. 476 ha sido modificado en su redacción⁸ de manera tal que los créditos privilegiados se clasifican ahora de la siguiente forma:

* (7 rangos) Primer grado (Art. 476 incs. a - g)

* Hipoteca (art. 476 in fine)

* (6 rangos) Segundo grado (Art. 476 incs. h - m)

El texto reformado del art. 476 establece lo siguiente:

⁸ El texto original del art. 476 establecía: “Son privilegiados en primer lugar sobre el buque: a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio; b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo; c) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque; d) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; e) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque; f) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas;

Son privilegiados en segundo lugar:

g) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes; h) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte; i) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación; j) Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique; k) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario; l) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo.”

Art. 476 - Son privilegiados en primer lugar sobre el buque:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación del buque, o para proceder a su venta y a la distribución de su precio;

b) Los créditos del capitán y demás individuos de la tripulación, derivados del contrato de ajuste, de las leyes laborales y de los convenios colectivos de trabajo;

c) Los créditos por construcción del buque, de carácter hipotecario o prendario;

d) Los derechos impuestos, contribuciones y tasas retributivas de servicios, derivados del ejercicio de la navegación o de la explotación comercial del buque;

e) Los créditos por muerte o lesiones corporales que ocurran en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

f) Los créditos por hechos ilícitos contra el propietario, el armador o el buque, no susceptibles de fundarse en una relación contractual, por daños a las cosas que se encuentren en tierra, a bordo o en el agua, en relación directa con la explotación del buque;

g) Los créditos por asistencia y salvamento, remoción de restos náufragos y contribuciones en averías gruesas. [Son privilegiados en segundo lugar:]⁹

⁹ Se detecta que en la publicación electrónica del BO del 28/12/2017 el inciso g) del art. 476 (texto según el art. 35 de la ley 27419) contendría un error de transcripción respecto de la versión aprobada finalmente por la Cámara de Diputados de la Nación. En tal sentido, nótese que la última frase “Son privilegiados en segundo lugar:” no forma parte del inciso g) como se publica tanto en la versión electrónica del BO como en el servicio INFOLEG, sino que luego del punto -y para continuar con la enumeración- debió transcribirse párrafo aparte (metodología del artículo 476 original). Esta versión puede ser consultada siguiendo el link:

Son privilegiados en segundo lugar:

h) Los créditos por averías a las cosas cargadas y equipajes;

i) Los créditos que tengan su origen en contratos de locación o fletamento de un buque o en un contrato de transporte;

j) Los créditos por suministros de productos o de materiales a un buque para su explotación o conservación;

k) Los créditos por construcción, reparación o equipamiento del buque o por los gastos de dique;

l) Los créditos por desembolsos del capitán, y los efectuados por los cargadores, fletadores o agentes por cuenta del buque o de su propietario;

m) El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos dos (2) años.

Los créditos incluidos en el primer grupo son preferidos al crédito hipotecario, que tomará su lugar después de ellos y con preferencia a los del segundo grupo. Los acreedores privilegiados

<http://www.senado.gov.ar/parlamentario/comisiones/verExp/1529.16/S/PL>. Algunas publicaciones privadas han subsanado el error.

no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.

Obviando el error en la publicación oficial, se desprende que el legislador ha optado por mejorar la posición relativa del privilegio del acreedor hipotecario (o prendario para el caso de buques menores) cuando el préstamo tuviera por finalidad la construcción del buque. Todo otro acreedor con garantía hipotecaria conserva el lugar que le otorga el art. 476 in fine. Es decir que, en caso de concurrencia, habrá que determinar en qué casos se trata de un crédito “por construcción del buque” (de rango superior) o con cualquier otra causa (de rango inferior).

Nótese que el acreedor hipotecario (o prendario) beneficiado por la reforma no será necesariamente el astillero que construyó el buque, sino que la norma ampara antes bien a cualquier persona o institución que financie la construcción con garantía hipotecaria (o prendaria).

Idéntica perplejidad se plantea la nueva redacción del art. 490 LN que incorpora al acreedor hipotecario o prendario en el inc b):

Tienen privilegio sobre el buque en construcción:

a) Los gastos de justicia hechos en interés común de los acreedores para la conservación de la obra o para proceder a su venta y a la distribución del precio;

b) Los créditos garantizados con hipoteca o prenda sobre un buque en construcción, si se ha constituido en los términos del artículo 502, y en el orden dispuesto en el inciso c) del artículo 476.

c) Los créditos de constructor, siempre que el contrato respectivo se haya inscripto en el Registro Nacional de Buques.

Como puede apreciarse, el inc. b) intercala al acreedor hipotecario (buques mayores) o prendario (buques menores), entre los “gastos de justicia” y los “créditos del constructor”. Para ello, el gravamen debe constituirse de acuerdo al art 502 (que se refiere a hipotecas y no a prendas), y observarse el “orden dispuesto en el inciso c) del art. 476 LN”, *voilà* la claridad de la norma! Para evitar el sinsentido, entiendo que esta previsión debe interpretarse en miras al gravamen que, cuando concluye la construcción, recae sobre el buque construido de acuerdo con lo establecido por el art. 502 LN, correspondiéndole al acreedor hipotecario o prendario de la etapa de construcción, el rango del inc c) del art. 476 en caso de concurrir junto a otros acreedores sobre el buque ya construido. La última parte del inc. b) del art. 490 LN pareciera querer adelantar esta solución, al establecer el orden o rango de los acreedores privilegiados sobre el buque en construcción, la preferencia que le corresponderá, bajo ciertas condiciones, a esos acreedores una vez que la construcción concluya.

Sin embargo, nótese que el rango del inc. c) del art. 476 corresponde a acreedores hipotecarios o prendarios que prestaron “para la construcción” mientras que el inc. b) del art. 490 se refiere a acreedores hipotecarios o prendarios “sobre un buque en construcción” (durante, más no necesariamente para la construcción) sin distinguir la causa del crédito que se garantiza. Pareciera ser que el legislador quiso beneficiar con el privilegio del acreedor que prestó “para”

la construcción a aquellos acreedores que prestaron “durante” la construcción. Esto último, temo puede resultar en situaciones harto disvaliosas e incluso fraudes en perjuicio de otros acreedores¹⁰.

Ámbito de aplicación

Material:

Como sabemos, la LN establece que la ley del pabellón rige lo relativo a la adquisición y a la transferencia y extinción de su propiedad, a los privilegios y a otros derechos reales o de garantía y las medidas de publicidad que aseguren el conocimiento de tales actos por parte de terceros interesados (art. 598 LN)¹¹. Cualquier cambio que se pudiese producir en la nacionalidad del buque no perjudica los derechos emergentes de los privilegios y de otros derechos reales o de garantía, dado que la extensión de estos derechos se regula por la ley de la nacionalidad que legalmente tenga el buque en el momento en que se verifique su cambio de bandera (art. 599 LN). Respecto de las hipotecas, y cualquier otro derecho de garantía sobre buques de nacionalidad extranjera, regularmente constituidos y registrados en el extranjero, son válidos y producen efectos en la Argentina siempre que exista reciprocidad del respectivo Estado (art. 600 LN¹²).

Ahora bien, más allá de estas normas de Derecho Internacional Privado (DIPr.) contenidas en la LN, el Estado Argentino ha asumido ciertos compromisos internacionales de relevancia en cuanto a este tema. En particular, considero necesario citar aquí la Convención Internacional

¹⁰ Del estilo de aquellos que la LN quiso mitigar en su art. 171 2° párrafo.

¹¹ Chami, Diego, Manual de Derecho de la Navegación, p. 171.

¹² Idéntico temperamento se encuentra en la Convención de Montevideo 1940 (art. 41).

para la unificación de ciertas normas relativas a privilegios e hipotecas marítimas (Bruselas, 1926), entró en vigencia el 2 de junio de 1931, ratificada por Argentina por ley 15787 (1960, con vigencia desde el 19/10/1961)¹³. Este instrumento se encuentra actualmente vigente para 21 Estados de los cuales podemos rescatar a los vecinos Brasil y Uruguay y por otro lado a Italia, Suiza, Turquía y Bélgica. Esta convención, así como otros instrumentos internacionales que le siguieron de los cuales Argentina no forma parte, establece al menos dos reglas que resultan de relevancia para comprender el ámbito material de aplicación de la LN luego de la reforma.

En primer lugar, debemos considerar lo previsto por el art. 1º, en cuanto prescribe que las hipotecas y prendas sobre buques constituidas regularmente de acuerdo con las leyes del Estado contratante de la nacionalidad del barco e inscritas en un registro público ya sea dependiente del puerto de matrícula, o de una oficina central, serán consideradas válidas y respetadas en todos los demás Estados contratantes (sin exigir reciprocidad).

En segundo lugar, es crucial lo establecido por el art. 3, en cuanto establece que las hipotecas y prendas constituidas de conformidad con el art. 1º tienen prioridad inmediata después de los créditos privilegiados mencionados en el art. 2º, que contiene 5 categorías o rangos de créditos privilegiados. Más aún, las leyes nacionales no pueden modificar el orden reservado a los créditos garantizados por hipotecas, y prendas y privilegios que tienen prioridad sobre los mismos.

Es decir, que el nuevo orden de concurrencia de acreedores privilegiados e hipotecarios (también privilegiados) no resulta aplicable cuando corresponde aplicar Bruselas de 1926.

¹³ La República Argentina no es parte de las convenciones de Bruselas de 1967 (no vigente) ni Ginebra de 1993 (vigente desde 2.004, 19 Estados parte).

Geográfico:

Como adelantamos, Bruselas de 1926 se aplica a buques matriculados en un Estado contratante, respecto de hipotecas, prendas y privilegios que se harán valer ante las autoridades de otro Estado parte. En caso contrario, rigen las previsiones del art. 600 LN, es decir, su reconocimiento bajo, entre otras, condición de reciprocidad. En caso de colisión de normas, debemos recordar que en Argentina los tratados internacionales poseen jerarquía superior a las leyes (art. 75 inc. 22 Constitución Nacional)¹⁴.

Temporal

Las nuevas normas se aplican a hipotecas constituidas o privilegios nacidos con posterioridad a su vigencia (28/12/2017).

c) Reformas a proyectar

1) El embargo de buques

Como comentaba Ray, los Estados compiten a nivel mundial para satisfacer las necesidades del comercio marítimo. En tal sentido, dicha competencia comercial trasunta en una

¹⁴ Aunque los arts. 26 y 27 de la Convención de Viena sobre el derecho de los tratados, Viena 1969, ratificada por ley 19865 (1972) no resultan aplicables a Bruselas 1926.

competencia regulatoria. Los intereses generales del comercio, cuál derivada de la persecución del bienestar general, al que el Estado debe coadyuvar a perseguir, tienen preeminencia sobre los intereses particulares o sectoriales¹⁵.

Pues bien, la competencia regulatoria ha llegado hace tiempo a la normativa y práctica del embargo de buques, contracara de respaldo para acreedores privilegiados o con garantía hipotecaria (o prendaria). Algunas posturas sugieren que en Argentina es difícil embargar buques, otras indican que no solo es difícil embargar, sino que además se torna casi imposible levantar rápidamente los embargos ya decretados.

Este dato de la realidad de nuestro foro, nos mueve a plantear una serie de interrogantes y ensayar posibles respuestas que pueden ser tomadas a modo de propuestas de reforma. Esa reforma que nos debemos, al menos parcial, para poder lograr revitalizar el crédito naval.

¿Cuáles son los requisitos para embargar un buque en Argentina?

A grandes trazos, cuando resulta aplicable la ley argentina¹⁶, se hace necesario distinguir según que se trate de buques nacionales o extranjeros. En el caso de estos últimos, la interdicción para navegar se encuentra implícita en el decreto de la medida mientras en los casos de buques naciones se requiere resolución expresa al respecto (art. 539 LN).

¹⁵ Ray, José Domingo, Derecho de la Navegación, Tomo 1, p. 495.

¹⁶ Recordemos que la República Argentina no es parte de las convenciones sobre embargo de buques de Bruselas de 1952 (vigente desde 1956, 49 Estados parte) ni Ginebra de 1999 (vigente desde 2011, 11 Estados parte).

En la práctica, el embargo se tramita cuando el acreedor interesado instruye a su letrado para que logre la interdicción del buque, para evitar que la nave se someta a nuevos riesgos y en su circulación por los espacios acuáticos genere créditos de carácter privilegiado.

Es claro que además de los requisitos sustanciales, de carácter mínimo de acuerdo con lo previsto por los arts. 536 y 537, el letrado embargante debe cumplir con los requisitos procesales establecidos por la ley común. En tal sentido, debe acreditar en principio personería. Los medios necesarios para acreditar la personería en nuestro derecho son un tanto engorrosos y llevan tiempo para su consecución. Pensemos en la necesidad de otorgar poderes ante escribano público u obtener la traducción de documentos o apostilla (o legalización según resulte el caso). Aun para los casos en los cuales existen convenios de cooperación internacional que pudieran agilizar el trámite mediante el reconocimiento de ciertos documentos como válidos cuando fueran emitidos bajo ciertas condiciones en algún estado parte de dicho sistema (por ejemplo, Protocolo de la Leñas de 1992) lo cierto que la preparación del escrito, su trámite desde la “mesa de entradas” general hasta llegar al auto decretando la medida puede llevar varios días. Las previsiones del Código Procesal Civil y Comercial de la Nación (arts. 48 y 49) resultan aplicables, no obstante, no cubren todas las vicisitudes que pudieran existir, además que el plazo de 40 días hábiles puede resultar exiguo¹⁷ y sus beneficios solo se pueden ejercer una sola vez en el curso del proceso.

¿Cuáles son los medios de que dispone el armador -o su agente- para lograr el levantamiento de la medida decretada?

¹⁷ Contados desde la primera presentación del gestor.

De acuerdo al art. 540 LN, todo embargo o interdicción de salida cesa¹⁸ si cualquier interesado en la expedición ofrece fianza suficiente para el pago del monto reclamado, o cuando se garantice el límite de responsabilidad del armador calculado según lo prescripto en los arts. 170 a 182 LN. El monto de la fianza debe comprender el del crédito que motivó el embargo, más la cantidad que se pudiera presupuestar por el juzgado para responder a intereses y costas, salvo lo dispuesto en el art. 576 LN sobre la oponibilidad de la fianza a otros acreedores embargantes en caso de pluralidad de juicios. Asimismo, de acuerdo al art. 519 3º párr. LN, toda medida cautelar que se hubiera ordenado y hecho efectiva antes del proceso de conformidad con la presente o la ley común, caducará tratándose de obligación exigible, si dentro de diez (10) días contados desde la intimación judicial practicada a pedido de parte interesada, no se promoviere la demanda correspondiente.

Vale la pena mencionar aquí ciertos principios generales del Derecho de la Navegación a que refiere Jorge Bengolea Zapata¹⁹: la expedición debe cumplir su objeto y el buque debe estar siempre activo. Los principios son pautas generales que permiten, entre otras funciones, interpretar, delimitar y aplicar un sistema de normas.

Lo cierto es que las particularidades del hecho técnico navegatorio en general y del comercio marítimo y fluvial en la actualidad, requieren soluciones jurídicas acordes. Este mandato se deriva de la autonomía prescripta por el art. 1º de la LN que se refiere a “todas” las relaciones jurídicas nacidas de la navegación.

¹⁸ Existen otras formas de lograr el cese del embargo, si bien no previstas por la LN aunque de expediente un tanto menos recomendable desde el punto de vista del factor tiempo, me refiero a la sustitución de un buque por otro mediante la aplicación del art. 207 del CPCC, a la caducidad de la medida por imperio de lo prescripto en el art. 36 a) ley 19.170 y en definitiva al pago del crédito que motiva el embargo, entre otras hipótesis.

¹⁹ Bengolea Zapata, Jorge, Teoría General del Derecho de la Navegación, Plus Ultra, Buenos Aires, págs. 71 a 75. Si bien no comparto la doctrina que sostiene la existencia de una materia que amalgama tanto al derecho marítimo como el aeronáutico, no se puede soslayar el valor de los principios generales acuñados por el citado autor.

En tal sentido, se nota en la práctica de los tribunales federales cierto desconocimiento de este aspecto de la materia. El mismo trasunta en los innumerables traslados que siguen al pedido de levantamiento de embargos e interdicciones, en las medidas decretadas *sine die* o por tribunales ordinarios sin la contemplación de las normas procesales especiales. Más recientemente, el estado de situación se ve agravado por cierta jurisprudencia que, todavía aislada, sostiene sin más la aplicabilidad del Protocolo de Medidas Cautelares suscripto por los estados parte del Mercosur el 16 de diciembre de 1994 (aprobado en Argentina mediante ley N° 24.759)²⁰. Surge evidente, que la práctica reciente de nuestros tribunales desconoce el alcance del art. 1 de la LN, y más profundamente, carece de una percepción adecuada de la semántica de la autonomía que surge de la LN y de las necesidades de la actividad. Esto no hace mas que crear incertidumbre que atenta contra el estímulo del crédito naval.

2) Instrumentación e inscripción registral de hipotecas navales

El art. 1 de la ley 13.899 (que modifica el artículo 1° del Decreto Ley N° 15.592/45, ratificado por Ley N° 12.921), establece lo siguiente:

"Las autoridades marítimas y las escribanías de marina no darán curso a los pedidos, ni escriturarán la transferencia de la propiedad de embarcaciones de más de seis (6) toneladas, ni la constitución de hipotecas sobre embarcaciones de más de veinte (20) toneladas, si los interesados no acreditan, previamente, mediante certificado expedido por el Instituto Nacional de Previsión Social, Sección Decreto Ley N° 6.395/46 que la persona visible o jurídica

²⁰ CNCiv. y Com. Fed., sala II, 20/05/2019, Sosa, Lucas Ramón y otros c/Varena Maritime Services S.A. s/ embargo de buque e interdicción de navegar, publicado por Julio Córdoba en DIPr Argentina el 19/07/19 en <http://fallos.diprargentina.com/2019/07/sosa-lucas-ramon-c-varena-maritime.html> (último acceso septiembre de 2021).

propietaria de la embarcación ha dado cumplimiento a las prescripciones del citado decreto, o que el Instituto presta la conformidad correspondiente".

Esta norma tuvo en miras al sancionarse la protección de los intereses del Estado, en particular la recaudación de los recursos de la seguridad social, en un contexto donde el prestamista era el mismo Estado, ya sea de forma directa o mediante mecanismo de subsidio.

Luego de 70 años²¹, esta norma no solo no fue derogada por la LMM, en el afán del legislador por estimular la financiación naviera, sino que es cumplida con celo por las autoridades de aplicación: Registro Nacional de Buques y Administración Federal de Ingresos Públicos. En la práctica, el procedimiento establecido por el organismo recaudador para emitir la certificación correspondiente (sin la cual siquiera es posible instrumentar la escritura de hipoteca) es de dilatada duración, en la mayoría de los casos de varios meses. Es de esperar que una futura reforma derogue la necesidad de esta certificación previa.

d) Conclusiones

En este breve ensayo me propuse dejar planteados ciertos interrogantes y algunas certezas en lo que respecta al régimen de privilegios e hipotecas luego de la reforma operada por la LMM y me animé señalar ciertos aspectos que considero importante actualizar. He tratado de demostrar que la reforma de la LN mediante la LMM, si bien resulta un avance importante en el estímulo del crédito hipotecario naval, requiere de ajustes adicionales en un contexto normativo más amplio. Es de esperar que nuestras voces, que desde la academia llaman la atención sobre ciertas necesidades de la realidad jurídica, sean atendidas por los operadores

²¹ Existen otras normas que han quedado vetustas y que desalientan de manera indirecta la incorporación de buques a la bandera nacional, baste examinar el reglamento consular argentino (1963) respecto de la emisión del pasavante de navegación, etc.

jurídicos: legisladores, jueces, funcionarios que de una u otra forma determinan el perfil de las dimensiones normativa y sociológica del derecho marítimo.