



**Necesidad de Regular la Figura de la Hipoteca Naval y Creación de Registro de Hipotecas Navales Como Herramienta de Garantía Para el Comercio Costarricense**

Estudiante: Heidy Massiel Martinez Camacho

Facultad de Derecho, Universidad Hispanoamericana

Tesis de Graduación Para Optar por el Grado Académico de Licenciatura en Derecho

Tutor: Rodolfo Sotomayor Aguilar

Mayo, 2024

## Carta del Tutor

### CARTA DEL TUTOR

Puntarenas, 3 de abril, 2024

**Lic. Piero Vignoli Chessler**  
**Facultad de Derecho**  
**Universidad Hispanoamericana**

Estimado señor:

La estudiante Heidy Massiel Martínez Camacho, cédula 801300903, me ha presentado, para efectos de revisión y aprobación, el trabajo de investigación denominado “**Necesidad de Regular la Figura de la Hipoteca Naval y Creación de Registro de Hipotecas Navales Como Herramienta de Garantía Para el Comercio Costarricense**”, el cual ha elaborado para optar por el grado académico de Licenciatura en Derecho.

En mi calidad de tutor, he verificado que se han hecho las correcciones indicadas durante el proceso de tutoría y he evaluado los aspectos relativos a la elaboración del problema, objetivos, justificación; antecedentes, marco teórico, marco metodológico, tabulación, análisis de datos; conclusiones y recomendaciones.

De los resultados obtenidos por el postulante, se obtiene la siguiente calificación:

a)	ORIGINAL DEL TEMA	10%	10
b)	CUMPLIMIENTO DE ENTREGA DE AVANCES	20%	20
c)	COHERENCIA ENTRE LOS OBJETIVOS, LOS INSTRUMENTOS APLICADOS Y LOS RESULTADOS DE LA INVESTIGACION	30%	30
d)	RELEVANCIA DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	20%	20
e)	CALIDAD, DETALLE DEL MARCO TEORICO	20%	20
	TOTAL		100

En virtud de la calificación obtenida, se avala el traslado al proceso de lectura.

Atentamente,

**RODOLFO**  
**SOTOMAYOR**  
**AGUILAR (FIRMA)**

Firmado digitalmente por  
 RODOLFO SOTOMAYOR  
 AGUILAR (FIRMA)

Fecha: 2024.04.03 16:28:57  
 -06'00'

**Lic. Rodolfo Sotomayor Aguilar**  
**Cédula identidad 602690071**  
**Carné Colegio Profesional 9762**

## Carta del Lector



San José, 30 de abril 2024.

Señores

Departamento de Servicios Estudiantiles

Presente.

Estimados señores.

Quien suscribe, **Licenciado PIERO VIGNOLI CHESSLER**, en mi condición de **LECTOR** de la tesis de grado, para optar a la nomenclatura de Licenciada en Derecho de la egresada **HEIDY MASSIEL MARTÍNEZ CAMACHO** y titulada **Necesidad de Regular la Figura de la Hipoteca Naval y Creación de Registro de Hipotecas Navales Como Herramienta de Garantía Para el Comercio Costarricense**, respetuosamente comunico que doy por aprobada la misma, con el fin de que se continúen con los trámites académicos y administrativos respectivos.

Saludes cordiales.

PIERO  
VIGNOLI  
CHESSLER  
(FIRMA)

Firmado digitalmente por  
PIERO VIGNOLI  
CHESSLER (FIRMA)  
Fecha: 2024.04.30  
13:13:24 -06'00'

Lic. Piero Vignoli Chessler.

Lector de Tesis.

### Declaración Jurada

Yo Heidy Massiel Martínez Camacho, mayor de edad, portador de la cédula de identidad número 801300903 egresado de la carrera de Derecho de la Universidad Hispanoamericana, hago constar por medio de éste acto y debidamente apercibido y entendido de las penas y consecuencias con las que se castiga en el Código Penal el delito de perjurio, ante quienes se constituyen en el Tribunal Examinador de mi trabajo de tesis para optar por el título de Licenciatura en Derecho juro solemnemente que mi trabajo de investigación titulado: **Necesidad de Regular la Figura de la Hipoteca Naval y Creación de Registro de Hipotecas Navales como Herramienta de Garantía para el Comercio Costarricense** es una obra original que ha respetado todo lo preceptuado por las Leyes Penales, así como la Ley de Derecho de Autor y Derecho Conexos número 6683 del 14 de octubre de 1982 y sus reformas, publicada en la Gaceta número 226 del 25 de noviembre de 1982; incluyendo el numeral 70 de dicha ley que advierte; artículo 70. Es permitido citar a un autor, transcribiendo los pasajes pertinentes siempre que éstos no sean tantos y seguidos, que puedan considerarse como una producción simulada y sustancial, que redunde en perjuicio del autor de la obra original. Asimismo, quedo advertido que la Universidad se reserva el derecho de protocolizar este documento ante Notario Público. en fe de lo anterior, firmo en la ciudad de San José, a los 04 días del mes de abril del año dos mil veinticuatro.



Firma del estudiante

Cédula: 801300903

**Autorización CENIT****UNIVERSIDAD HISPANOAMERICANA  
CENTRO DE INFORMACION TECNOLOGICO (CENIT)  
CARTA DE AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA LA CONSULTA, LA  
REPRODUCCION PARCIAL O TOTAL Y PUBLICACIÓN ELECTRÓNICA  
DE LOS TRABAJOS FINALES DE GRADUACION**

San José, 04 de abril de 2024

Señores:

Universidad Hispanoamericana  
Centro de Información Tecnológico (CENIT)

Estimados Señores:

El suscrito (a) Heidy Massiel Martínez Camacho con número de identificación 801300903 autor (a) del trabajo de graduación titulado **Necesidad de Regular la Figura de la Hipoteca Naval y Creación de Registro de Hipotecas Navales Como Herramienta de Garantía Para el Comercio Costarricense** presentado y aprobado en el año 2024 como requisito para optar por el título de Licenciatura en Derecho; (SI / NO) autorizo al Centro de Información Tecnológico (CENIT) para que con fines académicos, muestre a la comunidad universitaria la producción intelectual contenida en este documento.

De conformidad con lo establecido en la Ley sobre Derechos de Autor y Derechos Conexos N° 6683, Asamblea Legislativa de la República de Costa Rica.

Cordialmente,



Firma y Documento de Identidad: 801300903

**ANEXO 1 (Versión en línea dentro del Repositorio)  
LICENCIA Y AUTORIZACIÓN DE LOS AUTORES PARA PUBLICAR Y  
PERMITIR LA CONSULTA Y USO**

**Parte 1. Términos de la licencia general para publicación de obras en el repositorio institucional**

Como titular del derecho de autor, confiero al Centro de Información Tecnológico (CENIT) una licencia no exclusiva, limitada y gratuita sobre la obra que se integrará en el Repositorio Institucional, que se ajusta a las siguientes características:

- a) Estará vigente a partir de la fecha de inclusión en el repositorio, el autor podrá dar por terminada la licencia solicitándolo a la Universidad por escrito.
- b) Autoriza al Centro de Información Tecnológico (CENIT) a publicar la obra en digital, los usuarios puedan consultar el contenido de su Trabajo Final de Graduación en la página Web de la Biblioteca Digital de la Universidad Hispanoamericana
- c) Los autores aceptan que la autorización se hace a título gratuito, por lo tanto, renuncian a recibir beneficio alguno por la publicación, distribución, comunicación pública y cualquier otro uso que se haga en los términos de la presente licencia y de la licencia de uso con que se publica.
- d) Los autores manifiestan que se trata de una obra original sobre la que tienen los derechos que autorizan y que son ellos quienes asumen total responsabilidad por el contenido de su obra ante el Centro de Información Tecnológico (CENIT) y ante terceros. En todo caso el Centro de Información Tecnológico (CENIT) se compromete a indicar siempre la autoría incluyendo el nombre del autor y la fecha de publicación.
- e) Autorizo al Centro de Información Tecnológica (CENIT) para incluir la obra en los índices y buscadores que estimen necesarios para promover su difusión.
- f) Acepto que el Centro de Información Tecnológico (CENIT) pueda convertir el documento a cualquier medio o formato para propósitos de preservación digital.
- g) Autorizo que la obra sea puesta a disposición de la comunidad universitaria en los términos autorizados en los literales anteriores bajo los límites definidos por la universidad en las “Condiciones de uso de estricto cumplimiento” de los recursos publicados en Repositorio Institucional.

SI EL DOCUMENTO SE BASA EN UN TRABAJO QUE HA SIDO PATROCINADO O APOYADO POR UNA AGENCIA O UNA ORGANIZACIÓN, CON EXCEPCIÓN DEL CENTRO DE INFORMACIÓN TECNOLÓGICO (CENIT), EL AUTOR GARANTIZA QUE SE HA CUMPLIDO CON LOS DERECHOS Y OBLIGACIONES REQUERIDOS POR EL RESPECTIVO CONTRATO O ACUERDO.

## **Dedicatoria**

Dedico esta tesis a mi esposo, por su amor y apoyo incondicional. Agradezco su constante compañía y aliento, que han sido fundamentales para alcanzar este logro.

A mis hijos, quienes llenan cada día de mi vida con su alegría y amor, Steve, Tyron y Elizabeth, su presencia ha sido mi motivación y la razón por la que me esfuerzo por ser mejor.

A mi madre, le dedico esta tesis con profundo agradecimiento por todo lo que ha hecho por mí, gracias por tu amor.

## Agradecimientos

Realizar una investigación siempre está llena de retos, algunos que pódemos afrontar solos y otros en los que necesitamos de un acompañamiento para poder llegar a nuestros objetivos es por esa razón que muestro mi agradecimiento a todos los profesores de la universidad Hispanoamericana que fueron parte de mi formación académica, los cuales con esmero impartieron su conocimiento. Así mismo, agradecer a la Universidad Hispanoamericana y a su equipo de trabajo y a al director de carrera Piero Vignoli.

A mi tutor Rodolfo Sotomayor Aguilar, por su ayuda y apoyo en este proceso.

A mi amiga Jacqueline Zúñiga, gracias por tu constante apoyo.

Finalmente, pero no menos importante un gran agradecimiento a mi familia, quienes siempre están ahí para mostrarme su apoyo incondicional.



**Tabla de Contenido**

Carta del Tutor.....	I
Carta del Lector .....	II
Declaración Jurada.....	III
Dedicatoria.....	VI
Agradecimientos .....	VII
Tabla de Contenido.....	VIII
Abreviaturas.....	XIII
Introducción.....	1
Planteamiento del Problema .....	3
Descripción del Problema.....	6
Justificación del Proyecto .....	7
Redacción del Problema Central.....	9
La Pregunta del Problema.....	9
Objetivos de la Investigación.....	10
Objetivo General.....	10
Objetivos Específicos .....	10
Alcances y Limitaciones.....	11
Alcances.....	11
Limitaciones.....	11

Capitulo I. Marco Metodológico .....	13
Generalidades.....	13
Diseño de Investigación.....	13
Enfoque .....	14
Sujetos y Fuentes de Información.....	16
Capitulo II. Marco Teórico .....	18
Contexto Histórico Del Derecho Marítimo Internacional .....	18
Antecedentes del Tema.....	18
Edad Antigua .....	18
Edad Media .....	20
Época Moderna .....	22
Época Actual.....	23
Origen de la Hipoteca y la Prenda .....	25
Datos Históricos.....	25
Fiducia .....	30
Pignus.....	31
Hyphoteca .....	32
El Comercio Marítimo en Costa Rica.....	34
Garantías Reales en la Normativa Costarricense .....	45
La Hipoteca.....	48
Naturaleza jurídica.....	48
Definición .....	48
Características .....	51

Accesorios.....	51
Absolutos .....	52
Inmediatos.....	52
Especialidad.....	52
Indivisibles.....	53
Derechos del Acreedor.....	53
Derecho de prelación .....	54
Derecho de Seguimiento.....	54
Constitución de Hipoteca.....	55
Elementos Personales .....	55
Elementos Reales.....	56
Elementos Formales.....	56
Capacidad.....	57
Extinción.....	58
La Prenda .....	59
Concepto.....	60
Modalidades de Prenda.....	62
La Prenda Común .....	62
Prenda Con Desplazamiento.....	63
Prenda Mobiliaria .....	64
Acto de Constitución .....	64
Cesión del contrato prendario.....	66
Extinción.....	67

Importancia de los Registros Públicos.....	70
Breve Historia.....	70
Capítulo III. La Hipoteca Naval .....	78
La Hipoteca Naval .....	78
Embarcaciones Navales Como Garantía del Crédito.....	80
Concepto y Naturaleza Jurídica .....	80
Capítulo IV. Derecho Comparado .....	83
Legislación de Panamá .....	83
El Contrato de Hipoteca Naval .....	83
Capacidad Para Hipotecar la Nave .....	88
Inscripción de la Hipoteca. ....	89
Extensión de la Hipoteca .....	93
Privilegios Marítimos .....	95
Legislación de Chile .....	99
Generalidades, Naves y Artefactos Navales .....	99
Concepto.....	99
De la Hipoteca Naval y la Prenda Sobre Naves Menores.....	101
Capacidad Para Hipotecar.....	102
Formalidades Del Contrato de Hipoteca.....	104
Inscripción de Hipoteca .....	105
Extensión de la Hipoteca Naval.....	106
Registro de Naves .....	108
Privilegios y la Hipoteca Naval .....	108

Los Privilegios Marítimos .....	111
Ventajas y Desventajas de la Hipoteca Naval.....	113
Ventajas .....	113
Desventajas .....	114
Conclusiones.....	116
Bibliografía .....	121

### Abreviaturas

COMEX: Ministerio de Comercio Exterior

CONAFAC: Consejo Nacional de Facilitación del Comercio

CONVEMAR: Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar

LGM: Ley de Garantías Mobiliarias

MOPT: Ministerio de Obras Públicas y Transportes

OMC: Organización Mundial de Comercio

OCDE: Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos

OMI: Organización Marítima Internacional

PROCOMER: Promotora de comercio Exterior

PYMES: Pequeñas y medianas empresas

RAE: Real Academia Española

SAR: Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos (Sus siglas en ingles)

SOLAS: Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar

TCM: Terminal de Contenedores de Moín

TLC: Tratado de Libre Comercio

VUI: Ventanilla Única de Inversión

VUCE: Ventanilla Única de Comercio Exterior

## **Introducción**

El presente trabajo de investigación nace con el propósito de analizar la figura de la hipoteca naval, ya que en el ámbito del Derecho marítimo internacional la regulación de esta figura ha emergido como un tema relevante en el contexto global. La hipoteca naval como figura jurídica ha despertado el interés en diferentes países debido a su potencial para facilitar el acceso a financiamiento destinado a la compra, construcción o reparación de embarcaciones, así como para potenciar el comercio marítimo internacional y fortalecer la economía de los países con dicha regulación.

Considerando que el transporte marítimo es el medio más utilizado para el comercio casi con un 80% del transporte de mercancías a nivel mundial, es importantísimo ya que esta modalidad de transporte permite exportar e importar mercadería de un lugar a otro a un costo y rapidez favorables.

Es de interés de esta tesis conocer las razones jurídicas del por qué Costa Rica a pesar de tener una posición costera muy privilegiada, aún no ha regulado la figura de la hipoteca naval, ya que la existencia de un marco legal específico en materia de hipoteca naval y su registro de naves, podría atraer inversionistas y entidades financieras promoviendo de esta manera el crecimiento en la economía y la generación de empleo en el sector marítimo. Resulta importante también, analizar las ventajas y desventajas que podría ofrecer su adopción. Como parte importante se analizarán las leyes que respaldan la hipoteca naval tomando como Derecho comparado la regulación de Chile y Panamá.

Resulta relevante analizar cuáles son las herramientas de garantía que actualmente forman parte de nuestro sistema de créditos, analizando sus características y modo en el que se desarrollan. En este sentido, se estudiarán la figura de la hipoteca y la prenda, con sus características, y modo de registro, naturaleza jurídica, entre otros aspectos. Esto nos permitirá determinar la necesidad y viabilidad de incorporar la hipoteca naval como herramienta adicional de garantía en el sistema crediticio.

Antes de entrar al desarrollo de esta tesis se presenta el planteamiento del problema. Pasando luego, a justificar el proyecto, así como desarrollar los objetivos generales y específicos, pasando de seguido a saber sobre sus alcances y limitaciones a tomar en consideración para esta investigación.

El segundo capítulo se desenvuelve el Marco metodológico donde se abarcará el diseño de la investigación su enfoque y el paradigma de esta tesis.

Bajo el capítulo dos, se refiere al contexto histórico del derecho marítimo internacional haciendo referencia a la edad antigua, edad media, época moderna y época actual, comentando de forma breve algunos de los avances importantes en cuanto a leyes que se han venido dando desde tiempos antiguos hasta la época de actualidad, mostrando su influencia en el derecho marítimo.

También en este capítulo se analizarán el origen de la hipoteca y prenda, exponiendo sus características, forma de constitución y extinción, aportando un conocimiento general de dichas figuras.

Así mismo se desarrollará, las garantías reales en nuestra normativa, abarcando aspectos importantes para su constitución, extinción, características, y naturaleza jurídica de estas instituciones.



Como parte necesaria para que dichas figuras cumplan con el objetivo de garantizar los derechos de las partes involucradas es necesaria su inscripción el registro público, por lo que en este capítulo se hablara de su importancia.

Además, se hablará del comercio marítimo de nuestro país y su adhesión a diferentes tratados internacionales, relevantes en el sistema global para el correcto desarrollo del transporte marítimo.

El capítulo tres, desarrollaremos propiamente la figura de la hipoteca naval y su importancia en el comercio marítimo, y el papel de las embarcaciones navales como garantía del crédito.

El desarrollo del análisis de la normativa de Chile y Panamá respecto de la hipoteca naval, así como los privilegios marítimos que se establecen en sus disposiciones será analizado en el capítulo cuatro, anudado a esto se presentaran las ventajas y desventajas que se pudieron establecer para tomar en consideración la regulación de la hipoteca naval.

De esta manera, se espera contribuir al debate y la reflexión sobre la necesidad de regular la hipoteca naval su respectivo registro navales en Costa Rica, en aras de aprovechar los recursos y el potencial que ofrece su posición geográfica y su conexión con el comercio marítimo internacional.

### **Planteamiento del Problema**

Resulta interesante hacer un recorrido por las diferentes épocas antiguas, en las que se crearon y ejecutaron diferentes normativas de relevancia para el desarrollo del Derecho Marítimo Internacional, aspectos a manera introductoria que nos llevaran a conocer mejor lo que conocemos hoy como Derecho marítimo internacional. Estas normas y regulaciones se fueron dando de manera gradual, como una necesidad de los grupos que realizaban

actividades relacionadas con el mar, a raíz de estas actividades las personas, identifican la necesidad de abordar situaciones específicas con el comercio y la navegación.

La costumbre, se deriva de las prácticas y experiencias de una colectividad, las cuales fueron utilizadas como antecedente de las primeras reglas y practicas marítimas, notable es la valía de la costumbre como fuente de derecho. Con el pasar del tiempo, el desenvolvimiento de dichas prácticas fue más complejo por lo que, surgieron tratados y códigos específicos para abordar situaciones marítimas particulares. Este proceso formal separa el transito marítimo como una materia independiente del Derecho terrestre, debido a las necesidades y características particulares que se derivan de la navegación y el comercio marítimo.

Tanto la prenda como la hipoteca naval fueron sistemas que se utilizaron como medio para cubrir prestamos relacionados con las transacciones marítimas, poco a poco fueron cambiando en aras de una mejor estrategia de comercio, donde inicialmente estos créditos navales eran otorgados para la exploración de nuevas tierras cuyos exploradores estaban en constante travesía, y recurrían a estos arreglos o contratos para adquirir dinero, dejando su medio de transporte como garantía de pago, todo para poder iniciar o continuar con sus expediciones.

Tan es así que se empezaron a crear regulaciones específicas que se adaptaran a sus necesidades en el mar, más adelante en la historia se empiezan a modificar y establecer reglas aún más acordes a las circunstancias que se vivían como resultado de los acuerdos y contratos derivados de las actividades comerciales que se desarrollaban en el mar como mecanismo para obtener beneficios económicos.

Mucho más adelante en la historia, a medida que se iba dando un crecimiento continuo de interacciones marítimas a nivel global así mismo se iba creando un sistema de reglas, con esto cada lugar contenía una serie de propuestas diferentes, lo cual crea conflictos. Así es como surgen importantes organizaciones en el mundo y bajo una óptica positiva se crea una normativa de acatamiento universal para que en aspectos específicos todos los países sean medidos de igual forma, por un beneficio general se crea la Organización Marítima Internacional (OMI) la cual cumple como función principal crear normativa para el sector transporte marítimo que sea aplicable a nivel internacional. Tanto para las actividades comerciales, como la protección de la vida en el mar.

No obstante, nos encontramos en un periodo de la historia donde constantemente se está en la necesidad y urgencia de mejorar en diferentes áreas para poder competir y mantener una posición importante a nivel internacional, la digitalización ha tomado partida en lo que respecta al derecho marítimo, haciendo cada vez mayor uso de sistemas electrónicos para realizar los diferentes tramites lo que genera la existencia de reformas, especialmente para agilizar las transacciones.

El comercio marítimo es un tema meramente internacional por lo que requiere normativa de acatamiento general, para contrarrestar las posibles diferencias entre los países es por lo que la OMI busca establecer estándares.

Por lo tanto, es importante implementar normativa que pueda reforzar los mecanismos para poder hipotecar una nave, proporcionando así seguridad jurídica a los usuarios del sector marítimo. En este contexto, se piensa en la regulación de la hipoteca naval y un registro de hipotecas navales como herramienta de crédito para el comercio

costarricense para adaptarse a las tendencias globales, como la digitalización, garantizar la seguridad jurídica y financiera del sector marítimo costarricense.

Desde otra óptica la regulación de una ley de hipotecas navales, no solo nos pondría adaptados a esta tendencia, sino que reforzaría el entorno para los inversionistas, y propiciaría el desarrollo de la industria naval nacional, contribuyendo a diferentes sectores de la industria, fortaleciendo el escenario internacional del país.

### **Descripción del Problema**

En nuestro sistema jurídico es notable que no se cuenta con regulación específica en materia de Derecho Marítimo, por ende, tampoco tenemos una ley de la hipoteca naval, la cual funciona como herramienta de garantía en créditos ya sea para la compra, mantenimiento o construcción de embarcaciones. En la actualidad Costa Rica no tiene una industria de construcción de naves o buques para transporte de mercancías, y para el día de hoy, en nuestros registros encontraremos, naves de recreo y remolcadores ya con varios años de antigüedad.

Se entiende que los riesgos y la inversión económica que se requiere para esta actividad es bastante, sin embargo, con iniciativas y propuestas razonables, se puede empezar a construir una flota mercante.

Tan es así, que, como iniciativa para facilitar el financiamiento, la regulación de la hipoteca naval y el registro de hipoteca de estas proporcionaría confianza de los prestamistas. No se puede dejar de lado la perspectiva de seguir creciendo, hoy por hoy no tenemos una flota mercante nacional, por lo que dependemos al cien por ciento de terceros países y empresas extranjeras para el transporte de mercancías, ir creando transporte

marítimo nacional, nos posesionaria como un actor relevante en el comercio internacional y fortalecería nuestra independencia logística y económica.

Debemos de ser más proactivos y aprovechar al máximo la posición geográfica privilegiada que tiene Costa Rica, con su extensa línea costera en el océano Pacífico y el mar Caribe, una ley de la hipoteca naval, podría ser relevante para el desarrollo de nuestro país.

No tener una normativa clara para poder brindar seguridad jurídica a los inversionistas y entidades financieras con capacidad para brindar créditos para el desarrollo de actividades como construcción y compra de naves, puede cerrar el posible desarrollo comercial de un país con costas, ya que los inversionistas tienen claro, su objetivo al querer realizar sus transacciones de la manera más segura, con el objetivo del retorno del dinero prestado.

Identificar los motivos jurídicos por las cuales no hay normativa al respecto, son importantes para proponer soluciones que promuevan un marco normativo que se ajusten a las prácticas comerciales de nuestro país.

### **Justificación del Proyecto**

Es de gran valor llevar a cabo esta investigación, ya que nos va a ayudar a entender las razones por las cuales Costa Rica no ha hecho una regulación respecto a la figura de la hipoteca naval, no ha incorporado en nuestro ordenamiento jurídico esta herramienta de crédito, tomando en consideración factores que pueden ser de relevancia en la toma de esta decisión.

Será objeto de esta tesis, tener una mayor comprensión del tema, dado que la hipoteca naval es un tema inusual en nuestro entorno se pretende conocer más de dicha

figura, aprovechando los alcances del derecho comparado con Chile y Panamá ya que tienen un marco legal robusto respecto de esta figura. El derecho comparado proporciona diferentes perspectivas permitiéndonos identificar mejores prácticas, desafíos comunes y soluciones que podríamos aplicar a nuestro sistema de leyes, será analizando si existe un patrón entre las normativas que es tomado en cuenta respecto a su utilidad, claridad normativa y eficacia a la hora de ejecutar y constituir hipotecas navales.

Una normativa clara respecto de la hipoteca naval va a representar un notable avance tanto en el desarrollo legal de Costa Rica, como en la modernización del método legal aplicable, tomando en cuenta el interés por un mayor incremento en el comercio internacional y la innovación en los sistemas tecnológicos de comercio exterior con los que contamos actualmente. Surgiendo un beneficio en áreas, como la comercial, la social y sin dejar de lado el hecho de generar en la población de las costas, el propósito de desarrollar actividades conexas, como son los astilleros, así como generar empleos en diferentes espacios relacionados a la industria marítima.

Este marco legal claro, y además eficiente, brindaría a nuestro país un plus a tomar en consideración a los inversionistas, que sabiendo que cuentan con leyes claras no habrá incertidumbre respecto de la forma de llevar a cabo sus negocios en nuestro territorio, propuesta que brindara protección a los derechos y obligaciones de las partes involucradas, y sin duda ofreciendo seguridad de los actos jurídicos.

Por otro lado, actualmente se ha visto que Costa Rica se ha preocupado por el desarrollado de infraestructura portuaria, proyectos de construcción como, la terminal de contenedores de Moín (TCM) la cual está en funcionamiento desde el 2019, esta terminal era necesaria para que Costa Rica continuara con el desarrollo económico, teniendo mayor

capacidad de recepción de buques siendo más rápidos a la hora de realizar sus labores de ingreso y egreso. El objetivo de la terminal según el sitio web oficial de TCM Terminals, es ser el puerto más eficiente de América Latina.

Esta terminal es un proyecto reciente, este excelente puerto, va a dar una mayor accesibilidad al intercambio comercial, de hecho, desde mayo del dos mil veintitrés, nuestro país inicia relaciones comerciales con la naviera ZIM de capital israelí y la naviera estadounidense Sealan, permitiendo que Costa Rica tenga mayor acceso a puntos comerciales estratégicos.

Por otra parte, la presente investigación, mostrara si realmente existe la necesidad de nuestro país de regular la figura de la hipoteca naval o si, por el contrario, la prenda que conocemos es aplicable a este tipo de garantía sin que exista inconveniente por las dimensiones o valor de las embarcaciones.

Finalmente, la investigación se justifica en el ámbito nacional ya que el tema de la utilidad de la hipoteca naval como herramienta de crédito puede llegar a tener gran aceptación, por ser un medio utilizado en diferentes países con posición geográfica como la que tiene nuestro país, la hipoteca naval, con una regulación específica, puede convertirse en un medio para que todos los que tengan interés en adquirir una nave puedan contar con esta posibilidad para el desarrollo de sus proyectos.

### **Redacción del Problema Central**

#### **La Pregunta del Problema.**

¿Por qué razón jurídica no ha sido regulada la figura de la hipoteca naval, como herramienta de garantía para el desarrollo del Comercio Marítimo en Costa Rica?

## **Objetivos de la Investigación**

### **Objetivo General**

Realizar un análisis jurídico sobre la hipoteca y prenda, su evolución histórica, elementos esenciales de cada figura. Identificando las diferencias conceptuales y prácticas entre la hipoteca y prenda naval. Así como estudiar la viabilidad, ventajas y desventajas de implementar la de hipoteca naval en el sistema legal costarricense.

### **Objetivos Específicos**

- a. Investigar la historia de la hipoteca para conocer su origen.
- b. Definir la hipoteca, prenda y la hipoteca naval, para comprender su conceptualización.
- c. Estudiar las embarcaciones como garantía de crédito.
- d. Identificar la forma de inscripción registral de las figuras en estudio.
- e. Examinar la regulación de la hipoteca y la prenda como derecho de garantía en Costa Rica.
- f. Comparar la norma aplicada a la hipoteca naval de Panamá y Chile para analizar si existe un patrón.
- g. Identificar las principales ventajas y desventajas, así como beneficios que podría ofrecer al sector marítimo y a la economía del país.



## **Alcances y Limitaciones**

### **Alcances**

Se pretende evaluar la legislación nacional existente relacionada con las garantías reales para crear un análisis para conocer si es importante la regulación de la hipoteca naval, para ser utilizada como una herramienta de crédito, que beneficie al comercio marítimo en costa rica.

Esta tesis pretende facilitar una fuente de información para aquellos que tengan interés en conocer sobre la hipoteca y prenda naval como un mecanismo de crédito.

Tratar de conocer la hipoteca naval como un producto financiero capaz de brindar seguridad jurídica para las partes que se relacionan en el contrato, así como conocer si es viable su regulación en nuestro sistema jurídico.

### **Limitaciones**

Cuando se realiza una investigación es necesario tener presente posibles limitaciones.

Una de las principales limitantes en la investigación de esta tesis es, como antes se mencionó que Costa Rica no cuenta con una ley específica para tratar temas marítimos, o relativos a la hipoteca de naves, de hecho, la normativa que tiene relación sobre este tema es bastante dispersa, por ende, se deben tomar referencias tanto de países que si han incorporado esta figura a su sistema legal vigente, como de tratados internacionales relevantes en el tema.

Por otro lado, hay limitaciones en el acceso a información relevante, como jurisprudencia actual, o información específica sobre experiencias en la constitución de las

hipotecas en los países de los cuales vamos a hacer un análisis de sus leyes. Esto dificulta un análisis completo de las experiencias vividas en cada país.

## **Capítulo I. Marco Metodológico**

### **Generalidades**

Señala Ramírez (2011) “la metodología es la reflexión que hacemos sobre las técnicas y los métodos que vamos a utilizar en la investigación” (p. 88).

Determinar la metodología para una investigación es crucial, nos permite dejar claro por qué razones recurrimos a determinados procedimientos para elaborar nuestro trabajo, abordando el tema de manera sistemática y estructurada para llegar a generar resultados que resulten confiables y válidos.

### **Diseño de Investigación**

Cabanellas Torres (2006) en su diccionario define la investigación como “aquella búsqueda o indagación de un hecho desconocido”. (p.258).

Investigar es crucial, porque nos permite expandir nuestro conocimiento, comprender mejor lo que nos rodea haciendo un recorrido por lo que nos causa curiosidad descubriendo nuevas perspectivas y posibilidades. Además, investigar nos permite cuestionar lo establecido, resolver problemas y contribuir al avance y desarrollo de la sociedad en una multiplicidad de áreas del saber.

Teniendo presente la importancia de elegir de manera conveniente el tipo de investigación, decimos que el desarrollo de la presente investigación es de tipo descriptiva donde se desarrollaran diferentes conceptos permitiendo contextualizar adecuadamente los temas a desarrollar.

Ramírez (2011) menciona que existen diferentes tipos de investigación dependiendo del grado de profundización, entre ellas se encuentra la descriptiva, mostrando ciertas manifestaciones presentes en esta investigación

- Sirven para determinar cómo es y cómo se manifiesta un fenómeno determinado
- No busca verificar hipótesis, sino describir el fenómeno a partir de un modelo teórico previo
- Una buena descripción supone una primera comprensión del fenómeno.

(Ramírez, 2011, p. 43)

### **Enfoque**

Barrantes (2002), por otra parte, ha definido el enfoque cualitativo de la siguiente manera:

Los cualitativos “estudian, especialmente, los significados de las acciones humanas y de la vida social. Utiliza la metodología interpretativa y su interés se centra en el descubrimiento del conocimiento. El tratamiento de los datos es, generalmente, cualitativo”. (pág. 64,65).

Barrantes también menciona que “La investigación cualitativa postula una concepción fenomenológica, inductiva, orientada al proceso. Busca descubrir o generar teorías. Pone énfasis en la profundidad y sus análisis no necesariamente son matemáticos” (Barrantes Echevarría, 2002, p.71)

Como bien lo dice Ramírez (2011) con este método cualitativo “se busca una reformulación, explicación y teorización de los fenómenos. El resultado al que se arriba no

es nunca una cantidad, sino una dimensión, una extensión, una conceptualización del objeto” (p.87).

Ramírez (2011) continúa analizando la investigación desde el punto de vista metodológico y concluye que resulta pertinente porque es:

- **Compreensiva:** Privilegia la descripción de los procesos por encima de la explicación de las causas, la profundidad de los análisis por encima de la multiplicación de los casos; la riqueza de los datos por encima de la precisión de las medidas.
- **Inductiva:** La comprensión del fenómeno estudiado se destaca progresivamente a través del contacto prolongado de la situación y en ausencia de a priori normativos.
- **Recursiva:** Las etapas de su desarrollo pueden ser retomadas todo lo a menudo que se quiera o todo lo que se necesite para la comprensión del objeto de estudio.
- **Flexible:** El proceso no queda codificado de manera rígida y puede adaptarse a los eventos del descubrimiento (pp.88,89)

Este enfoque, se ajusta de manera efectiva a los intereses de nuestra investigación, permitiendo el análisis de patrones, categorías o significados subyacentes de la regulación existente de Chile y Panamá, así como también la evolución histórica de la hipoteca y la prenda, lo que proporciona una comprensión más completa de las figuras.

En cuanto al paradigma que caracteriza la presente investigación es interpretativo.

Se muestra adecuado trabajar desde un paradigma interpretativo o constructivista, porque como lo rezan las palabras de Ricoy Lorenzo (2006):

El carácter cualitativo que caracteriza el paradigma interpretativo busca profundizar en la investigación, planteando diseños abiertos y emergentes

desde la globalización y contextualización (...). Tanto las conclusiones como la discusión que generan las investigaciones que comparten la doctrina del paradigma interpretativo están ligadas fundamentalmente a un escenario educativo concreto contribuyendo también a comprender, conocer y actuar frente a otras situaciones (p.17).

El trabajo que desarrollar quiere comprender y conocer el tema, las percepciones, conceptos, interpretaciones y practicas relacionadas con la hipoteca naval y el registro de hipoteca en Chile y Panamá, así como identificar posibles mejoras en el marco legal costarricense, en base a las normas de cada país de previo estudiadas. Este paradigma permitiría explorar las diversas perspectivas y significados asociados al tema y de qué manera influyen en la regulación y practica de la hipoteca naval. Por ende, el énfasis no recae en la manipulación de variables o la aplicación de estas a procesos, sino en adquirir un conocimiento fundamentado en la teoría y la comprensión.

### **Sujetos y Fuentes de Información**

Esta investigación fue desarrollada mediante el uso descriptivo de los diferentes conceptos necesarios para la comprensión de la hipoteca naval y las garantías reales de hipoteca y prenda, con un enfoque cualitativo.

Los sujetos de estudio fueron las normativas de Chile y Panamá, así como la normativa costarricense relevante, entre otros documentos.

Por otro lado, las fuentes de información son todos aquellos recursos o instrumentos que utilizamos para lograr recopilar los datos, las cuales a su vez se dividen en fuentes primarias y secundarias.

Las fuentes primarias son todas aquellas que encontramos de primera mano con información original publicadas por primera vez y que no han sido filtradas.

Las fuentes secundarias se forman precisamente de las primarias, siendo producto de investigaciones y de datos recopilados por otros.

.

Respecto a las fuentes de información se utilizaron tanto directas como indirectas:

- Libros con contenido en Derecho relevantes para la investigación
- Códigos y Leyes nacionales e internacionales
- Artículos de revistas nacionales e internacionales
- Sitios web, de instituciones nacionales e internacionales
- Jurisprudencia relacionada al tema de investigación
- Trabajos realizados en modalidad tesis acorde con el tema.
- Diccionarios
- Noticias de periódicos en sitios web.

## Capítulo II. Marco Teórico

### Contexto Histórico Del Derecho Marítimo Internacional

#### Antecedentes del Tema

El Derecho marítimo desde hace mucho tiempo atrás está estrechamente relacionado con la navegación y el comercio por agua. Las actividades comerciales que integran el transporte marítimo han desempeñado un papel fundamental en el desarrollo de la economía e influencia en las relaciones con diferentes regiones y culturas. Es correcto aseverar que, el comercio marítimo es una de las actividades más antiguas de comercio internacional.

Para conocer un poco más del desarrollo histórico del derecho marítimo nos remontaremos a diferentes épocas donde se marca un importante aporte para el Derecho marítimo, y donde las figuras de la prenda e hipoteca naval empiezan a surgir.

Maroto Araya (2002) Citó la división histórica propuesto por Blas, O (1987) en su tesis para optar al grado de Licenciatura en Derecho, las cuales muestran un importante desarrollo histórico del derecho marítimo. Las épocas a las que hizo referencia son: durante la edad antigua, edad media, época moderna y la época actual (Maroto, 2002, pp. 11-115).

Tomaremos estas épocas para adentrarnos a conocer si se dan relaciones jurídico-marítimas típicas susceptibles de generar créditos garantizados con una embarcación u objeto naval.

#### *Edad Antigua*

Civilizaciones como la Romana, egipcia y la Fenicia, establecieron leyes que regulaban la actividad marítima, entre la normativa utilizada encontramos uno de los primeros códigos de leyes escritos “el Código de Hammurabi” el cual contenía regulación



en diversas áreas del derecho y la marítima no fue la excepción, se encuentran regulados asuntos relacionados con la responsabilidad del transportista, construcción de navíos y enrolamiento entre otros. A pesar de que el código de Hammurabi contenía en su regulación ciertas áreas importantes del derecho marítimo, no fue hasta la aparición de La lex Rhodia o ley Rodia que se regulo la materia relacionada a la industria marítimas. Según Duran et al., (2013)

Se cree que su origen se dio en la isla Rodas por su alto tráfico marítimo y experiencia en el campo naval, donde se desarrollaron costumbres que se fueron convirtiendo en reglas entre los comerciantes, de manera que la primera referencia histórica que se encuentra sobre el echazón, averías gruesas y otras instituciones del Derecho marítimo tienen su origen en las leyes Rodias. (Duran et al., 2013, p. 168).

Llama la atención que esta normativa estaba establecida para regular las relaciones comerciales y marítimas en la edad antigua, la cual establecía normas para las actividades relacionadas con la navegación, el transporte y el comercio por mar. Esta ley involucraba lo relativo, al salvamento de buques y su carga, se estableció una retribución para los que ayudaban cuando había un buque en peligro o cuando recuperaban mercancía en naufragio.

Otro importante aporte de esta ley al Derecho marítimo fue la importancia de establecer seguros, y fijar indemnizaciones en caso de pérdida o daños durante el traslado de mercadería. Tal aporte fue de tal envergadura que hoy en día se aplica, y es de gran relevancia para la industria marítima, manteniendo confianza de recuperar económicamente total o parcialmente el valor de lo que es transportado.

En la antigua civilización romana, si bien no había una regulación específica para el derecho marítimo si se ejecutaban algunas costumbres y reglas al respecto, tales como, el concepto de “avería”, haciendo referencia a daños o pérdida de mercaderías durante el traslado, así mismo, los préstamos marítimos, con los que se financiaban actividades que se pueden aprovechar utilizando como medio el mar.

Según Galardón García (1992)

Es en este préstamo marítimo donde podemos ya identificar la existencia de un crédito protegido con un auténtico derecho real de garantía sobre la nave (aunque generalmente el gravamen recaía sobre las mercancías). Especial importancia revestía en este punto la *Syngrapha*, pues dicho documento era el que le permitía al acreedor entrar directamente en posesión de los bienes afectados a la garantía, sin que para ello precisara recurrir a la autoridad jurisdiccional, salvo en el caso de que el prestatario mostrase resistencia. (pp,17-18).

La *Syngrapha*, se dice que fue un documento de basto uso por la Roma antigua, era un contrato literal suscrito por las partes donde suscribían los términos confesando que tenían una deuda o se obligaban a prestar alguna cosa, ambas partes conservaba un ejemplar original, surgiendo de esta manera una obligación a través de un documento privado escrito.

### ***Edad Media***

Durante el periodo de la Edad Media, el derecho marítimo experimento un gran auge, ya que se promulgaron diferentes leyes para regular la actividad económica relativa al comercio marítimo y la navegación. De hecho, el comercio marítimo tuvo un importante

desempeño en la economía de la época, y con el objetivo de dar solución adecuada a los conflictos que se presentaran, antes o durante el transporte de la mercancía, se establecieron regulaciones para abordar situaciones relativas al naufragio o la pérdida de la carga transportada.

Estas leyes incluían una serie de temas, relativos a los acontecimientos como resultado de la navegación, podemos mencionar, los contratos comerciales, responsabilidad de las partes y otros temas de ese orden.

Entre las leyes más conocidas en este periodo tenemos: “Roles de Oleron, donde Según el Boletín del Estado de Madrid (2018), en los textos Jurídicos Medievales, en el articulado de la versión primitiva de los Roles de Oleron se fija el régimen jurídico de la propiedad y la explotación de naves. El modo de actuar en el caso de que, como consecuencia de los riesgos marítimos, las naves y los cargamentos sufrieran daños y accidentes que conllevaran averías, así como la manera de proceder a su liquidación” (Serna, 2018, p. 938).

Según lo que nos comenta, Cervantes Ahumada, los Roles de Oleron tuvieron un prestigio semejante al que en la antigüedad alcanzaron las Leyes Rodias ya que fueron aceptadas en España, en Inglaterra y en los puertos del mar del Norte y del Báltico (Duran A. S., 2013, p. 169).

Otra ley de importancia fue el Consulado del Mar, dado al constante tráfico marítimo y el acelerado crecimiento social y económico de la época es en este documento donde se recogerían y formarían, como derecho consuetudinario, los buenos usos del mar, ampliamente practicados en el tiempo de las cruzadas desde el punto de vista de Galardón

García (1992.p, 28). Claro que, a pesar de poder disponer de estas ordenanzas, se verían introducidas ciertas reformas, con el objeto de hacerlas adaptadas a su actualidad.

Como lo considero Garcia Gabaldon (1992) *el Llibre del Consolat de Mar*, es el cuerpo normativo que mejor sirve para ilustrarnos acerca de los supuestos en que la nave quedaba constituido objeto de especial garantía en los negocios propios del tráfico marítimo del Mediterráneo. (pp. 34,35)

Estos consulados tenían como objetivo regular el comercio marítimo, así como solucionar las disputas comerciales que se daban entre los comerciantes y armadores.

Desde estos tiempos, como parte importante empiezan a hacer su aparición los diferentes privilegios marítimos, como los consideremos hoy, especialmente en lo que se refiere a lo laboral, donde tenían prioridad de ser cancelados los salarios de los marineros, inclusive si el patrón no tuviera dinero para ello, seria primordial el pago de esos salarios, aunque para ello tuviere que vender la nave.

Y, por otro lado, las ordenanzas de Colbert, siendo estas una recopilación de costumbres marítimas las cuales se tomaron como referencia para regular la actividad comercial y marítima.

Las Ordenanzas de Colbert promulgadas en Francia en 1681 fue una de las primeras codificaciones marítimas a nivel Estatal, brindando gran aporte para la consolidación del derecho marítimo como una rama independiente del derecho, enfocada en la particularidad de la navegación y el comercio por mar.

### ***Época Moderna***

Durante este periodo muchos países empiezan a desarrollar leyes marítimas, y muchos otros toman como referencia las regulaciones que ya estaban para adaptarlas a sus

necesidades y a su sistema legal. Entre los principales códigos de gran influencia en esta época esta la ley Hipotecaria española 1861, ordenanzas de Bilbao 1865 y las ordenanzas de Colon 1881, entre otras. De manera que se integrara a la sociedad un conjunto organizado de leyes que se deben seguir, normativa más específica que brindaba garantías y seguridad en las transacciones relativas a la actividad comercial marítima y navegación.

Ya en esta época se reconoce al derecho marítimo como una rama independiente del derecho comercial terrestre, lo que produjo un aumento en el comercio marítimo y por ende el desarrollo económico de las naciones. Este importante auge en la economía genero el interés de otros a nivel global mostrando que esta actividad era bastante lucrativa, y un medio para adquirir riqueza.

Además, los países que explotaban sus costas y se desenvolvían en el comercio marítimo tenían una posición de privilegio, ya que no solo se beneficiaban por el importante crecimiento en la economía, sino que fortalecía su posición a nivel internacional, permitiendo interacción con otros países.

Esta época con importancia en avances tecnológicos con la revolución industrial, causo un impacto masivo en diferentes sectores como la industria, transporte y economía, aportando al derecho marítimo herramientas para la construcción, así como, el barco a vapor y con esta innovación brindar no solo ligereza a la hora de comercializar, sino abriendo un proceso de crecimiento progresivo en la ingeniería naval.

### *Época Actual*

Esta etapa, marcada por innovaciones tecnológicas, ha brindado notables ventajas a nivel global, en todas las áreas en las que el ser humano se desenvuelve. Estos avances han simplificado la vida cotidiana de las personas, haciendo que sus actividades diarias sean

cada vez más sencillos e incrementando la productividad y la eficiencia hasta niveles nunca pensados. Dichos cambios impactan de manera directa los procesos y la forma en que entendemos la hipoteca naval y los beneficios u desafíos, que esto trae a la globalización.

Esta nueva forma de globalización influenciada por las nuevas tecnologías es un nuevo campo en la que hay que mantenerse enfocados y actualizados, ya que el rezago tecnológico puede afectar el desarrollo y tener un impacto negativo en la economía y la industria.

El ámbito de la navegación no ha quedado ajeno a estos avances tecnológicos, y los procesos han cambiado a pasos agigantados. Por lo tanto, es crucial seguir el ritmo de estos hallazgos para que los países en desarrollo no se queden atrás, algunos de los avances significativos van desde la materia prima para la construcción de los buques marchando este muy de la mano con la sostenibilidad, hasta tecnología sobre nuevas técnicas de navegación, internet satelital, automatización e inteligencia artificial. Por ejemplo, la empresa Starlink que ya ofrece internet de alta velocidad en el agua, resistiendo condiciones extremas como el frío, calor, lluvias intensas, las cuales ya son accesibles en casi todo el mundo, es una muestra de la inmensa influencia que las tendencias tecnológicas sostienen hoy día.

Teniendo en cuenta el crecimiento exponencial de la conectividad a internet, tanto a nivel nacional como internacional, que brinda acceso todos los días del año y a cualquier hora, el comercio electrónico se ha convertido en una realidad a la que todo el planeta se ha tenido que adaptarse. La implementación de esta nueva forma de compras y ventas, sumada a la pandemia que enfrentamos, impulsó aún más las negociaciones por internet, este fenómeno ha hecho que haya reformas a la normativa tanto nacional como

internacionalmente, con el fin de adecuarla a los acontecimientos de actualidad y brindar tutela a los usuarios en este nuevo entorno comercial.

Pese a ciertos inconvenientes, que los usuarios han experimentado con el uso de la tecnología, especialmente en términos de seguridad y privacidad de datos, su aporte en las transacciones comerciales internacionales ha sido significativo. La tecnología ha permitido una mayor eficiencia en las transacciones marítimas al agilizar los procesos y reducir los tiempos de espera.

Como vimos en este apartado, cada época histórica marca un aporte en las diferentes áreas en las que las necesidades de la sociedad se han visto reflejadas y el tratamiento normativo ha dado resultado para un bien común. Se ha expuesto a nuestro interés mencionar ciertos avances en el comercio marítimo internacional, donde ahora en la actualidad ha sido afín con la industria marítima la figura de la hipoteca y prenda naval, como una herramienta que puede impactar el desarrollo de los países con costas e industria marítima. Figura cada vez con mayor uso dentro de los países que presentan potenciales litorales y una afluencia de comercio a nivel internacional, optando estos por una regulación ajustada a sus necesidades siempre, cumpliendo con los requerimientos a nivel internacional, deja esto una pauta para considerar si la incorporación de esta figura como herramienta de crédito fomenta la inversión y da paso a un potencial florecimiento en el área del comercio marítimo.

### **Origen de la Hipoteca y la Prenda**

#### **Datos Históricos**

La hipoteca es una figura que ha experimentado cambios y desarrollo constante a lo largo de la historia, se ha derivado de prácticas como la legal y la financiera las cuales se

han adaptado a las necesidades que continuamente están en cambio en nuestra sociedad, según el diccionario *etimologías de Chile.net* “la palabra hipoteca proviene del latín "*hypotheca*," que a su vez proviene del griego *hypothēkē*, que significa "poner bajo" o "poner abajo." (Anders, et al, 2001-2024)

La palabra hipoteca nos va a reflejar entonces la idea de que un bien ya sea mueble o inmueble sea colocado como garantía bajo una obligación financiera.

Una obligación financiera viene siendo esa responsabilidad con la que se corre cuando acordamos pagar una suma determinada en una fecha acordada.

Ahora bien, como parte importante a la hora de establecer una garantía real de hipoteca se tiene que pensar y tener a disposición ese objeto que se va a colocar bajo garantía.

Guillermo Cabanellas (2006) explica que los bienes son “Aquellas cosas de que los hombres se sirven y con las cuales se ayudan. Cuantas cosas pueden ser de alguna utilidad para el hombre. Todos los objetos que, por útiles y apropiables, sirvan para satisfacer las necesidades humanas” (pág. 54-55). En esencia, los bienes engloban una gama de objetos o cosas de las que estamos rodeados que tienen un valor y una utilidad para el dueño, de las cuales podemos hacer uso e incluso generar ingresos que van a conformar nuestro patrimonio.

Consecuentemente podemos afirmar que esos bienes o cosas forman parte de nuestra vida, y que constantemente pueden ser objeto de intercambio o transacción, siempre considerando que estos bienes adquiridos estén dentro del comercio de los hombres.



Es importante destacar que los bienes tienen una gran lista en los cuales se dividen o clasifican, pero para nuestros fines nos centraremos en la clasificación de bienes según su naturaleza, ya sea muebles e inmueble.

Salazar Carbajal (2020) en el diccionario usual del Poder Judicial contempla los bienes inmuebles como: “Bienes fijados o unidos, de forma inseparable, física o jurídicamente, al suelo. Bienes que pueden ser muebles en sí, pero que, por hallarse inmovilizados por adhesión física permanentemente e inseparable al suelo o a una edificación, se tornan inamovibles”. De tal manera, que los bienes inmuebles son aquellos que no se pueden trasladar y se encuentran fijos en un lugar.

La garantía, por otro lado, se entiende que, bajo el apercibimiento de un posible incumplimiento en un contrato, un objeto posible y lícito respalde o de seguridad a las partes involucradas. Por lo tanto, la garantía se constituye y desarrolla su función para responder en forma definida al crédito específico por el cual va a responder. O bien de esta manera,

Como lo menciona Zeledón, (citado por Jiménez Medrano,2017)

Las garantías suponen un reforzamiento de las probabilidades de cobro de la obligación, ya que el acreedor tiene preferencia sobre el cobro del precio obtenido por la cosa gravada, por encima de cualquier acreedor ordinario, ante un eventual incumplimiento de la obligación (p.18).

Visto desde la perspectiva de Jiménez (2003) menciona que:

Las garantías corresponden a instituciones e instrumentos jurídicos que tienen como función proteger y consiguientemente facilitar la obtención del crédito, pueden ser por medio del compromiso obligacional que asume un

tercera (fianza), o bien por medio de la afectación de determinados bienes (hipoteca y prenda) (citado por, Reyes, 2019, p. 24).

Para tales efectos, las garantías están para fortalecer la transacción comercial es como un manto adicional de la que el acreedor y el deudor mutuamente se benefician, por un lado, el deudor puede tener acceso a mejores condiciones a la hora de adquirir un crédito y el acreedor por consiguiente reduce los riesgos de incumplimiento.

Una deuda puede garantizarse de diversos modos, los cuales se reducen todos a dos ideas fundamentales: o que un tercero asuma la responsabilidad por falta de cumplimiento o que quede reservada a disposición del acreedor una cosa sobre la cual él pueda satisfacer en caso de incumplimiento (Jiménez, 2013, p.17).

Para comprender la anterior afirmación, tenemos que distinguir la garantía personal que se ve reflejada cuando un tercero en carácter de fiador se compromete a pagar si el deudor no lo hace. Y el segundo supuesto, que el acreedor tenga derecho sobre un bien para cubrir la deuda. Ambos supuestos respaldados por el activo patrimonial ya sea del propio deudor o del fiador, teniendo el acreedor un vínculo con un determinado objeto.

La idea de que un bien pueda garantizar el cumplimiento de una obligación en caso de falta de pago tiene una larga historia.

Es fácil suponer que, en civilizaciones antiguas como la griega, romana, fenicia tenían sistemas jurídicos en los cuales las partes podían obligarse mediante un negocio jurídico. Sin embargo, la garantía adecuada de los derechos y obligaciones de las partes involucradas en la negociación no estaban necesariamente asegurada en ese tiempo histórico.

En Roma, por ejemplo, se aseguraban los créditos de forma personal o real, existía el sistema de préstamo llamado “*Nexum*,” Manuel Ossorio (2006) en su *Diccionario de Ciencias jurídicas Políticas y Sociales* define la palabra de la siguiente manera:

Tecnicismo romano, nexo o vínculo. En cuanto a su significado específico, aunque existan dudas y discrepancias, predomina la caracterización que establecía la sujeción personal del deudor, para el supuesto de no devolver lo recibido en préstamo. Para Niebuhr, por el *nexum*, el deudor y su familia se constituían en prenda o garantía del pago de la deuda o del cumplimiento de la obligación de otra índole. Era ejecución personal y real a la vez (p.621).

La finalidad de esta figura era garantizar un préstamo recibido, donde la persona deudora entregaba la propiedad de un bien, que comúnmente eran tierras, como garantía de un préstamo, la consecuencia del que no cumplía con la obligación de pago era que, en principio, el prestamista tenía el derecho de tomar posesión de la propiedad dada en garantía, pero no solo eso si no que también ese “*Nexus*” permitía que el acreedor a falta de pago, cobrara esa garantía de forma personal, ósea, con su propio cuerpo, donde el deudor remiso quedaba sometido al servicio del acreedor, si no se lograba saldar la deuda.

De acuerdo con las formalidades del *nexum*, el acreedor tenía el derecho de quedarse con la tierra hipotecada; y con el servicio del deudor hasta por periodos indefinidos, esta medida desproporcionada afectaba en gran manera al deudor, puesto que esta forma era abusiva, y hasta esclavista se puede decir, para mitigar estas acciones, se luchó para eliminar la figura del *nexum*.

Fue en ese momento que con la *Lex Poetelia Papiria*, se logró la abolición de la ejecución *in personam* por deudas. Esto significó la abrogación del *nexum*, dotando de

verosimilitud el pasaje de Tito Livio que expresa: “*pecuniae creditae bonae debitoris, non corpus obnoxium esset*”, al que sigue el inciso “*ita nexi soluti*”, que en buen castellano quiere decir – que sean los bienes, y no el cuerpo del deudor, los que respondan por su deuda (citado por Gil et al., 2022, p. 122).

La *Lex Poetelia Papiria* marco un cambio significativo en lo que fue el sistema de garantías de los acreedores, donde el enfoque se trasladó hacia el vínculo patrimonial de las personas como garantía para el cumplimiento de las obligaciones financieras.

A partir de esta idea, este cambio manifiesta un desafío para aquellas personas que no disponían de dinero o patrimonio para adquirir posesiones, y, por ende, no tenían una garantía tangible para responder por sus deudas.

Para abordar esta situación, los romanos introdujeron los derechos reales de garantía en su sistema jurídico. Inspirados en formulas griegas adaptadas a su contexto legal, desarrollaron varias figuras para asegurar la eficacia de las garantías reales, entre las cuales destacan la *fiducia*, la *prenda (pignus)*; y la *hypotheca*. Estas figuras brindaron a los deudores la posibilidad de utilizar sus bienes como garantía para asegurar el cumplimiento de sus obligaciones financieras, llevando un cambio significativo en el sistema de garantías de la antigua Roma.

### ***Fiducia***

La primera figura la fiducia, “de raíz latina *fides* que significa fe o confianza”, según *etimologías dechile.net* (Anders et al., 2001-2024). La fiducia en el derecho civil romano como una de las primeras formas de garantía fue regulada por el *iure Civile*, la cual consistía en transmitir la propiedad de una cosa del deudor al acreedor, mediante *mansipatio*, por el cual el acreedor tenía que devolver la propiedad de la cosa al deudor una

vez pagada la deuda, para que este restaurara el dominio del bien, se celebraba como un acto solemne que se realizaba de manera presencial y solo entre ciudadanos romanos.

En este caso el fiduciante se sometía a un pacto secundario, donde estaba obligado a devolver la propiedad de la cosa, y se le asigna al obligado una acción personal, conocida como *actio fiduciae*, esto con el propósito de que él pudiera exigir la devolución del objeto dado como garantía; Cabe destacar que bajo este esquema ya se establecían plazos para el cumplimiento de la obligación, así como las condiciones en las que se hacía la venta.

### ***Pignus***

El *pignus* es una “palabra que proviene del latín *pignora*, plural de *pignus* *garantía*” según el diccionario *etimologías de Chile.net*. (Anders et al., 2001-2024) en esta figura el acreedor recibía la posesión de una cosa a título de prenda por parte del deudor, obligando al acreedor a restituirla una vez pagado el crédito. En caso de incumplimiento del obligado, el acreedor tenía el derecho de vender la cosa para satisfacer la deuda pendiente.

En la prenda la posesión del objeto pignorado se transmitía al acreedor en el momento en el que se celebraba la convención.

A diferencia de la fiducia, en la prenda, el deudor no transfería la propiedad del bien al acreedor, sino solo la posesión o la mera tenencia de la cosa pignorada dada como garantía.

En esa época, se hacía una distinción dependiendo de la naturaleza del objeto garantido, el sistema de crédito *prenda* cuando el bien dado en garantía era mueble y la *fiducia* cuando se trababa ya sea de bienes muebles o inmuebles.

A partir de la introducción de la prenda se produce un importante cambio respecto de la fiducia, pasando a transmitir la posesión, sin embargo, continúa el deudor privado del

aprovechamiento de la cosa y valerse de ella para constituir otras garantías. Con el paso del tiempo se admite la prenda por simple convención sin transmisión de la cosa, lo que se conoció como el *pignus conventum* o *conventio pignoris*, fue lo que más adelante se nombró hyphoteca.

El principal problema que enfrentaban estas figuras era que el deudor tenía que entregar el bien, ya sea en propiedad o en posesión por la garantía del pago de una deuda, se enfrentaba al hecho de que no siempre el acreedor devolvía la cosa, si bien ya existían acciones, era común que se presentara este tipo de situaciones, de manera que la solución a este inconveniente fue la hyphoteca.

Ambas figuras, tanto el *pignus* como la *fiducia*, tuvieron un impacto notable en la formación y evolución de la hyphoteca, permitiendo que se desarrollara como una figura legal con sus particularidades y reglas propias.

### ***Hyphoteca***

La hyphoteca se impuso en sus orígenes en el arrendamiento de fondos rústicos. El arrendamiento para garantizar el pago del canon consistía en la garantía de los animales de labranza. Posteriormente se pasó de los arrendamientos rústicos a otros campos de la actividad económica. Siendo así, la hipoteca se constituye como instrumento de movilidad de riqueza y de un medio fundamental para obtener riqueza, Jiménez J (2013, p. 19).

En la hipoteca como la conocemos actualmente, nació bajo la figura del *pignus conventum* con la variación donde la cosa quedaba en manos del deudor, y no pasaba la posesión al acreedor hipotecario, con la salvedad de que el objeto dado en garantía quedaba afectado, para garantizar el cumplimiento de la obligación del deudor. Solamente en caso de que el deudor no cumpla el acreedor tenía el derecho de recibir la posesión del objeto.

La garantía real de hipoteca, al no requerir posesión inmediata tuvo un alcance más amplio que la figura de la prenda, se aplicó sobre derechos de crédito, sobre bienes futuros y en general sobre todo lo que se podía vender.

De esta forma Galardón (1992) pone de manifiesto que:

En Roma era práctica permitida y frecuente la afectación convencional de la nave, con efectos reales, en garantía accesoria del cumplimiento por su titular de una obligación personal, frecuentemente la de devolución de un préstamo. La técnica empleada para ello fue, en un primer momento el pignus y, más adelante la hypotheca, sin que la naturaleza mueble del objeto de la garantía ofreciese la menor dificultad.

El arquetipo de crédito garantizado con hipoteca naval fue, sin duda, el nacido del préstamo a cambio marítimo, del contraído con vistas a la financiación del viaje marítimo. Este negocio, tomado del préstamo marítimo griego, prácticamente con la misma fisionomía, será conocido en el Derecho romano primeramente como pecunia traiecticia y posteriormente como foenus nauticum (pp.19,22).

Cuando se habla de la pecunia traiecticia, se refiere al hecho de que la obligación principal garantizaba con la hipoteca las mercancías o la embarcación, una vez realizado el viaje y mostrándose a salvo la nave, se exigía la devolución del préstamo. Donde la palabra pecunia se refería al dinero y la traiecticia a el hecho de transportar.

La foenus nauticum, según (García, 1992) “el foenus hace alusión a un solo elemento del préstamo marítimo, los intereses”. (p.21)

Con este análisis que nos proporcionó (García, 1992) nos muestra perspectivas interesantes de cómo la hipoteca naval era práctica común utilizada como instrumento de crédito para los préstamos marítimos como una derivada de la prenda.

Además, la hipoteca continúa con su proceso evolutivo, donde se empieza a permitir que se constituyan una segunda hipoteca, inclusive sosteniendo el hecho que la primera no hubiere alcanzado el cumplimiento de la obligación.

Parafraseando a Gabaldón (1992) continúa diciendo respecto a los privilegios:

Ya se reconoce en Roma privilegio legal a los créditos nacidos de su adquisición y de su alistamiento. Además, se encontraba ya presente, el principio de conservación de la garantía común de los acreedores, esto para justificar la regla de posterior in tempore potior in iure. (pp. 19,25). Esta regla ubicaba a cada acreedor según el momento en el que se constituye la hipoteca.

Ya en esos momentos el acto de registrar o inscribir una hipoteca en un registro público le otorgaba un privilegio legal a los créditos que surgían de esta transacción, lo que trae derechos y protección a los acreedores.

### **El Comercio Marítimo en Costa Rica**

Costa Rica, como bien lo dice nuestra constitución política en su artículo cinco, estamos ubicados entre el mar Caribe y el Océano Pacífico, contamos con extensas líneas costeras, las cuales tienen un desarrollo marítimo bastante regular, y es que en la actualidad el comercio por mar es una de las actividades financieras más importantes de nuestro país, desde hace mucho tiempo, nuestro país ha superado diferentes etapas de desarrollo económico, todas en parte relacionadas en alguna manera con el comercio internacional.



Desde hace décadas ha sido exportador de productos agrícolas principalmente el café, banano y la piña, y a lo largo de los años se ha superado en gran manera mostrando que, a pesar de ser un país con dimensiones pequeñas, se han desempeñado y creado estrategias con la integración de políticas y métodos comerciales que han potenciado el comercio por mar, con estos proyectos se hizo posible la inserción de Costa Rica en la economía mundial.

Como parte importante para el desarrollo comercial internacional, Costa Rica se ha suscrito a diversos Convenios y Tratados internacionales que dan, esa seguridad y firmeza a los Estados parte para seguir una línea de reglas establecidas, por ejemplo, Bajo la Ley 9430 del 4 de abril del 2017, se aprueba el Protocolo de Enmienda del Acuerdo de Marrakech que establece la Organización mundial del Comercio, hecho en Ginebra, el 27 de noviembre de 2014, y su anexo (Acuerdo sobre Facilitación del Comercio), donde se crea el Consejo Nacional de facilitación del Comercio (CONAFAC) adscrito al Ministerio de Comercio Exterior, con el propósito de agilizar la coordinación interna y las disposiciones de dicho instrumento. Esta ley menciona un punto, que traemos a análisis, donde en el artículo 3 específicamente el punto B reza que “Diagnosticar e identificar barreras, limitaciones u obstáculos a la facilitación del comercio será una de las tareas a realizar” esta disposición destaca la importancia de abordar y superar cualquier impedimento que pueda generar dificultades a la hora del intercambio comercial, en el contexto del comercio marítimo en nuestro país, la hipoteca naval y un registro de hipotecas adecuado se presenta como una herramienta fundamental para promover y facilitar las transacciones comerciales en el ámbito marítimo.

Estas medidas no solo contribuirían a eliminar obstáculos financieros para los actores comerciales, sino que también fortalecerían la confianza en las operaciones, dándole un impulso al desarrollo económico y comercial del país en la esfera marítima.

Y es que, desde 1995 nuestro país es miembro de la Organización Mundial de Comercio, (OMC) la cual trabaja con el objetivo de hacer que los intercambios comerciales que se den entre los países miembros se realicen de manera fluida, previsible y libre que sea posible, sirviendo de foro para que se realicen arreglos comerciales incentivando la disminución de barreras. Además, de velar por que las reglas del comercio mundial sean aplicadas de manera correcta.

El ser parte de esta organización, y adherirse a sus normas ha sido clave para respaldar un crecimiento continuo y predecible el campo del comercio internacional, nuestro país ha adoptado un enfoque proactivo y edificante, con el objetivo de mantener y ampliar el comercio a mercados globales.

Tal es el caso de PROCOMER (Promotora del comercio exterior de Costa Rica) tiene a su cargo las exportaciones en nuestro país, en PROCOMER el objetivo es servir de apoyo a todas aquellas pequeñas y medianas empresas, las PYMES para que con un acompañamiento de su parte logren internacionalizar sus productos.

Mediante la plataforma de PROCOMER se facilita las consultas de los catálogos a los mercados internacionales para que conozcan la variedad de productos y servicios que Costa Rica ofrece.

Esta institución ahora cuenta con el moderno sistema, es una plataforma electrónica llamada (VUCE) Ventanilla única de comercio exterior, sistema regulado bajo el decreto número 43479 artículo 2 inciso e) que con su incorporación logra la interacción con

empresas importadores, exportadoras y agencias aduanales realizando los procesos previos de comercio exterior, simplificando los procesos administrativos coordinados con 16 instituciones gubernamentales, haciendo posible que los ingresos y egresos de productos cumplan con los requerimientos establecidos de forma rápida y eficaz, esta ventanilla ha reducido los costos de logística hasta un 90% .

El otro instrumento necesario para el desarrollo de las exportaciones es la (VUI) Ventanilla Única de Inversión, facilitando los tramites y agilizando las gestiones de las empresas ya sean pymes, o grandes empresas, de inversión nacional o extranjera, para instalarse formalmente y operar en Costa Rica. Con el objetivo de mejorar la competitividad, generar empleos y mostrarse atractivas a inversión extranjera directa.

De acuerdo con la ley de creación de PROCOMER tiene ciertas responsabilidades entre la que podemos mencionar:

Diseñar y coordinar programas relativos a exportaciones e inversiones

Apoyar técnica y financieramente a (COMEX), para administrar los regímenes especiales de exportación

Promover y proteger los intereses comerciales del país en el exterior

Centralizar y agilizar los trámites comerciales del país en el exterior

Dar seguimiento a las estadísticas del comercio exterior.

(PROCOMER, 2023)

La ley 8056 del 21 del 12 de 2000 que es una Ley para las Negociaciones Comerciales y la Administración de Tratados de Libre Comercio, acuerdos e instrumentos de comercio exterior, en su artículo primero dice:

La participación del país en los procesos de inserción en el comercio exterior debe darse en un ambiente de seguridad, confiabilidad y transparencia, en forma tal que por medio del comercio exterior pueda beneficiarse a la sociedad en su conjunto, se procuren las mejores y mayores oportunidades para que los sectores productivos aprovechen al máximo sus relaciones comerciales con el resto del mundo, y los consumidores puedan obtener opciones para satisfacer sus necesidades.

En su artículo dos menciona que es de interés público los procesos de negociación comercial, dado que por medio de ellos Costa Rica procura facilitar la inserción en los mercados internacionales.

Como se denota en el segmento anterior, es importante destacar que las funciones que se realizan por esta institución, es indispensable para el desarrollo económico de la sociedad costarricense, les permite confeccionar planes adecuados a cada proyecto, en beneficio, necesidad y voluntad de los usuarios, rigiéndose bajo los principios y normas que las rigen.

Evidentemente el desempeño que ha tenido PROCOMER trabajando a su vez con COMEX ha sido considerable, según los datos y de acuerdo con los informes brindados por dicha institución de los cuales muestran que Costa Rica tiene 2424 empresas exportadoras, y más de 4200 productos exportados a 150 diferentes destinos de exportación.

En su página web anuncio que el año 2023 tuvo en cierre de 15,5% en las exportaciones de bienes de Costa Rica, lo que representa un \$2.452 millones más que en el 2022, alcanzando la cifra de \$18.244 millones, se expone este crecimiento como el segundo más exponencial en los últimos cinco años.

En el análisis resulta como líder en las exportaciones los equipos médicos con un 42 por ciento. El sector agrícola se representó en segundo lugar con un 18% con productos como el banano, piña, jarabes y concentrados para bebidas gaseosas, sin dejar atrás al café oro.

Particularmente el sector agrícola, presentó crecimiento en productos no tradicionales como yuca, chayote, culantro coyote empacado, nuez y almendra de palma melón, ñampí, ñame y otras raíces y tubérculos entre muchos otros con una variedad impresionante; datos que demuestran la sólida diversificación de la oferta agrícola.

Costa Rica depende en gran medida de los mercados internacionales, el 40% de nuestra economía está vinculada a exportaciones con el mundo. En Comex y PROCOMER tenemos claro que el comercio internacional es una herramienta para el crecimiento económico, abaratar el costo de vida, estimular la inversión y, por ende, la generación de empleo. Seguir colocando nuestros productos en los mercados internacionales es una de nuestras grandes metas, por eso es por lo que también estamos diversificando las oportunidades de intercambio comercial con más países, explicó Manuel Tovar, ministro de Comercio Exterior (PROCOMER, 2023)

Laura López, Gerente General de PROCOMER, destacó el papel de las exportaciones en la economía nacional diciendo:

El sector exportador continúa siendo un importante motor de desarrollo económico para Costa Rica. Actualmente, la diversificación de nuestro modelo exportador de bienes y servicios permite que este sector represente un 40,5% del Producto Interno Bruto del país, lleva más de 2.500 productos

costarricenses a más de 150 destinos y emplea a más de 690 mil personas (PROCOMER, 2023).

Se mostro también, el desempeño por regiones de exportación, presentando un rendimiento afirmativo en los siguientes lugares.

América del Norte creció un 17% en relación con el 2022, América Central un 16%, Europa un 15%, Asia un 19%, América del Sur tuvo un crecimiento de 2%; mientras que el Caribe tuvo una leve disminución de 0,03% (PROCOMER, 2023).

El progreso del que es parte el transporte marítimo ejerce un impacto significativo en el desarrollo económico y social de los costarricenses, creando oportunidades laborales en diversas áreas relacionadas en el ámbito marítimo. Además, al ser una fuente importante de empleos, el transporte marítimo contribuye a la conectividad internacional, mostrando facilidad en el intercambio comercial y la cooperatividad de otros países.

Continuando con la mención de los convenios del que somos parte, según Ley 7291 en el año 1992 es el convenio que le otorga a Costa Rica la característica de estado ribereño la Convención de las Naciones Unidas sobre Derechos del Mar (CONVEMAR) que también, es un convenio importante, al establecer la protección de la vida del mar, en la zona dentro de las doscientas millas, que corresponde a cada país.

Así mismo, hoy en día contamos con diversas alianzas internacionales, que Costa Rica ha establecido, con diferentes países, bajo tratado de libre comercio (TLC) es una fuerza con la que contamos, siendo este un instrumento de la política comercial, donde los países norman sus relaciones con sus socios comerciales.

Actualmente bajo la Ley 40803 fue aprobada la Reforma Organizativa y Funcional de la División Marítimo-Portuaria del Ministerio de Obras Públicas y Transportes donde se redactan claramente las funciones y responsabilidades de la Dirección de Navegación y Seguridad, así como de las Capitanías de Puerto. En este sentido, se destaca la importancia de velar por los asuntos portuarios en el país. Las funciones asignadas a la Dirección de Navegación y Seguridad, así como a las Capitanías de Puerto, incluyen una amplia gama de actividades relacionadas con la navegación, seguridad marítima y control de actividades portuarias. Entre estas funciones se incorpora la ejecución y control de actividades de navegación, promover el desarrollo de la marina mercante nacional de la seguridad marítima, emisión y autorización de documentos como Bitácoras de Navegación y Certificados de Navegabilidad, inspección técnica de embarcaciones, control de zarpes y permisos de navegación, entre otros.

Esta ley cumple la función de establecer un marco regulatorio y operativo para garantizar el buen funcionamiento y la seguridad en los asuntos portuarios. La vigilancia y regulación de las Capitanías de Puerto sobre las actividades marítimas y portuarias dentro de sus jurisdicciones territoriales son esenciales para el desarrollo seguro y eficiente de las operaciones en los puertos costarricenses.

La relevancia de esta ley en cuestión, y las funciones asignadas a la Dirección de Navegación y Seguridad, así como a las Capitanías de Puerto, radica para esta investigación en que establecen un marco regulatorio y operativo para el desarrollo de las actividades marítimas y portuarias en Costa Rica. De tal manera que, la idea de introducir hipotecas navales y su respectivo registro podría beneficiarse de la infraestructura legal ya establecida, aprovechando la experiencia y las estructuras existentes en el ámbito marítimo

y portuario de Costa Rica. Además, la capacidad de las autoridades portuarias para controlar e inspeccionar las actividades marítimas facilitaría la implementación y gestión de garantías financieras como las hipotecas navales.

Considerando que nos desenvolvemos tomando decisiones que involucran una serie de convenios internacionales es de interés mostrar atención a la siguiente recomendación:

Como parte del resumen ejecutivo de los estudios económicos de la OCDE Costa Rica 2022, los cuales provienen de la página OECDilibrary, como recomendación se expresa los beneficios de la integración al comercio internacional y literalmente dice:

El fuerte compromiso de Costa Rica con el comercio ha sido clave para atraer inversión extranjera directa, ascender en las cadenas globales de valor y diversificar las exportaciones. (...). Una agenda de reformas amplia y ambiciosa ayudaría a aprovechar estas nuevas oportunidades y extender los beneficios de la integración comercial a todo Costa Rica (OCDEilibrary, 2023).una

Si bien se los planes de desarrollo exportador e importador implementados ha tenido buenos resultados, es vital prestar atención a la infraestructura que mantienen los puertos, que actualmente se hacen menester del recibimiento de una gran cantidad de buques, principalmente portacontenedores y graneleros decimos que contamos con dos puertos principales uno ubicado en la costa caribeña la terminal de Moín que empezó sus operaciones en el 2019, marcando una gran diferencia a lo que solía ser, está actualmente equipado con 29 grúas eléctricas para contenedores y 6 grúas super- post panamax, el puerto opera las 24 horas los siete días semana, a pesar de los avances que este puerto ha tenido en logística y tecnología aún se perciben a la espera por algunos usuarios.



El segundo más grande se ubica en la costa del pacífico, puerto Caldera, es un puerto que funciona a su vez como atracadero para cruceros, es de un fluido turístico bastante usual, pero se enfrenta a un problema bastante grave y es que este puerto tan importante para nuestro país carece de la correcta infraestructura para solventar las necesidades actuales, es un trabajo del gobierno optimizar y trabajar para el mejoramiento continuo los principales puertos.

Resulta trascendental validar que como parte de todo el desarrollo comercial de Costa Rica oportunamente se suscribe desde el 2009 tras aprobación de la Asamblea Legislativa bajo la ley 8708, al Convenio Internacional para la Seguridad de la vida Humana en el Mar, sus protocolos y sus enmiendas (SOLAS 1974), este es uno de los convenios más importantes relativos a la seguridad de los buques tanto en la forma de construcción, equipamiento, pesaje y su respectiva operación comercial, así como la seguridad de los obreros en tierra y a bordo de la nave, estableciendo procedimientos seguros en el manejo de buques de la carga y en general la seguridad en el mar.

De igual forma bajo decreto 41362 del 13 de agosto del 2018 se adhiere al Convenio Internacional sobre Búsqueda y Salvamento Marítimos, 1979 y sus enmiendas (SAR por sus siglas en inglés) mediante el decreto ejecutivo número 41362 del 13 de agosto del 2018, importante para coordinar los rescates en el mar.

Y como el derecho marítimo ha sido desde sus inicios una fuente de desarrollo en diversas áreas Costa Rica firma el convenio internacional para la titulación y formación de gente de mar, la cual tiene como objetivo que la formación académica sea con los estándares internacionales, puesto que anterior a esta normativa cada país tenía normas y

procedimientos destinados, de eso se trata la constante apertura de toda una estructura de desarrollo tan internacionalizada como lo es el comercio global.

La firma de este convenio era uno de los requisitos que la universidad de Costa Rica esperaba para que sus graduandos de la carrera de Licenciatura en Marina Civil quedaran debidamente habilitados para el ejercicio de su profesión.

Por otro lado, las Naciones Unidas en conjunto con líderes de todo el mundo se han preocupado por el cambio climático y se ha visto la necesidad de tomar acciones al respecto para generar una economía verde, sostenible y limpia, bajo estos presupuestos que si bien son positivos, la industria marítima debe enfrentarse a la necesidad de transitar un futuro más sostenible, adoptando medidas para reducir las emisiones de carbono, manteniendo un equilibrio entre la sostenibilidad ambiental, el cumplimiento de las normas y las demandas económicas que se genera con sus actividades marítimas. Pese a que existe incertidumbre de las medidas de descarbonización es un hecho que dichas medidas deberán de ser adoptadas por todos los medios de transporte marítimo en un determinado momento que no se prevé lejano.

Estos cambios representan para los propietarios de las embarcaciones diferentes retos, dado que las embarcaciones tienen una vida larga, podría ser que estas no se puedan adaptar a los métodos modernos de descarbonización, o que las mismas estén recientemente compradas como para llevarlas al desguace, estos aspectos preocupan dado que estas embarcaciones tienen un valor considerable.

En vista de estos cambios a nivel internacional la regulación de la hipoteca naval potenciaría el sector para las navieras que necesiten renovar sus flotas, Costa Rica se presentaría como un país con la posibilidad de brindar seguridad a los propietarios para

realizar sus transacciones, promoviendo la adopción de tecnologías más limpias y eficientes, facilitando la transacción hacia un transporte marítimo más sostenible.

Todo el conjunto de esfuerzos y alianzas asumidos por nuestro país, algunos de los cuales mencionamos anteriormente, se evidencia la importancia de robustecer aún más el entorno comercial y marítimo, la regulación de la hipoteca naval no se prevé como una idea fuera de lugar, ya que la misma se alinea con esta trayectoria de compromisos, la posición de Costa Rica en el comercio global se vería beneficiada, contribuyendo al desarrollo seguro de actividades marítimas.

Concluimos con los diferentes aspectos analizados, que nuestro país ha priorizado sus objetivos al fortalecimiento de ciertas áreas como la de exportación, importación, fuentes de empleo, brindándole una estructura moderna y de vanguardia, esperando que dichos proyectos estén haciendo camino hacia futuros cambios normativos.

Todos los puntos antes descritos y con el propósito de conocer respecto de las figuras que, en la actualidad, son parte fundamental en nuestra economía, utilizadas como medio para adquirir créditos y generar un aumento de patrimonio, analizaremos la prenda e hipoteca común, utilizadas en Costa Rica como medio de garantías reales, con el objetivo de marcar las diferencias que se puedan recalcar con la hipoteca naval de Panamá y Chile, sirviendo de enlace para conocer nuestro sistema jurídico y normas aplicadas a la hipoteca y la prenda. Analizando conceptos, naturaleza jurídica y prácticas para constituir las.

### **Garantías Reales en la Normativa Costarricense**

Las garantías reales conforme las define Cevallos (2009) son aquellas que consisten en la afectación a determinados bienes para el cumplimiento de una obligación, y consiste en dos ventajas que se le otorgan al acreedor, el derecho de persecución y el derecho de

pago preferente (citado por Reyes, 2019 p.25) podemos decir que la garantía del cumplimiento de la obligación versa sobre los bienes susceptibles de rendir garantía, otorgándole al acreedor derechos que versan sobre esos bienes.

Por otro lado, Torrealba Federico (2015) en su concepción clásica, define el derecho real como un vínculo jurídico entre un sujeto y una cosa (a excepción de las servidumbres (...)) en virtud del cual el derechohabiente tiene el poder jurídico de extraer directamente las utilidades económicas de una cosa. (p.13).

Mientras que la percepción de Federico (2015) resalta directamente la relación entre el titular de derecho y los beneficios económicos que se pueden obtener de la cosa, el Código Civil en el artículo 259 menciona los alcances del derecho real al decir:

Derecho real es el que se tiene en una cosa, o contra una cosa sin relación a determinada persona. Todo derecho real supone el dominio o la limitación de alguno o algunos de los derechos que éste comprende. El derecho real puede constituirse para garantizar una obligación puramente personal.

Aquí destacamos la relación entre el titular del derecho y la cosa en sí misma, para poder utilizarla en garantías para obligaciones personales. Para poder tener un derecho real es inevitable que contemos con la existencia de ese objeto.

En el Código Civil en el título séptimo, en el artículo 452 establece que solo las personas que ya son titulares de derechos sobre una propiedad, ya sea a través de una inscripción en el registro o ya sea por adquirir esos derechos en el mismo momento de constitución, tienen la capacidad de constituir nuevos derechos reales sobre una propiedad.

El jurista Díez-Picazo (2008) señala en su libro *Fundamentos del Derecho civil patrimonial* lo que para él se reconoce como derecho real expresando que: “El concepto de derecho real sobresale el carácter inmediato y su absolutez” (p.81).

Para ampliar lo anterior, resulta pertinente la resolución número 00517-2020 del Tribunal de Apelación Contencioso Administrativo y Civil de Hacienda, la cual expone:

Los derechos reales otorgan a su titular un poder sobre una cosa, (...). Los derechos reales, como su etimología lo dicen (del latín *realis*, derivado de *res*, *rei* 'cosa'), son los derechos que se constituyen sobre las cosas, (...). El derecho real es un derecho de contenido patrimonial que ejerce una persona (sujeto activo) sobre una cosa determinada del que la colectividad (sujeto pasivo) debe de evitar hacer cualquier tipo de uso, goce o disfrute de este. El titular del derecho real ejerce de forma directa e inmediata el señorío sobre la cosa. El derecho real es la relación jurídica efectiva entre una cosa y una persona. Son derechos absolutos porque se poseen frente a todo el mundo, o sea sobre los restantes sujetos. La figura del derecho real surge del derecho romano y su valor se da en oposición a los derechos personales, o también denominados de crédito. Los derechos reales están ligados a acciones que tienen una validez erga omnes («respecto de todos» o «frente a todos»), ya que el derecho que se demanda afecta a la cosa y no a la persona. Es decir, la acción se instruirá en correlación con la cosa y no hacia quien se ejercitará.

Tal como lo desarrolla la jurisprudencia, resalta la naturaleza distintiva de los derechos reales, los cuales otorgan a su titular un poder directo sobre la cosa, enfatizando en su carácter absoluto y validez erga omnes, lo que significa que afectan a la cosa y no a la

persona. Desplegando la importancia de los derechos reales como una forma única de relación jurídica entre una persona y una cosa, fundamental en el sistema legal.

## **La Hipoteca**

### **Naturaleza jurídica**

La hipoteca es un derecho real sobre una cosa ajena, que el propietario registral de un bien constituye a favor del acreedor sobre un bien inmueble, para garantizar un crédito suyo o de un tercero. Se genera mediante un contrato formal donde está presente el acuerdo de voluntades entre los que contratan.

La palabra hipoteca, ha tenido varios cambios en la manera en la que ha servido como garantía de créditos, conservando, sus características esenciales de lo que la palabra *hipoteca* significa, la hipoteca se ha desarrollado desde prácticas simples hasta los sistemas financieros complejos y regulados que hoy en día nos rigen. Sin embargo, su función en el ámbito económico ha permanecido a lo largo de su desarrollo.

Tan es así, que ha pasado a ser parte fundamental en el sector de la banca, ofreciendo las diferentes entidades bancarias, tasas e intereses ajustables para adaptarse a las necesidades individuales de cada persona.

En principio, la hipoteca es la garantía que recae sobre un bien inmueble, pero veremos que esta singularidad no es absoluta.

### **Definición**

Existen diversas definiciones de hipoteca, pero en general, las definiciones tienden a ser bastante consistentes en sus elementos clave.

Para el jurista, Guillermo Cabanellas de Torres (2006) en su *Diccionario Jurídico Elemental*, define la palabra hipoteca de esta forma “*hipoteca*, de origen griego, significa

gramaticalmente suposición, como acción o efecto de poner una cosa debajo de otra, de sustituirla, añadirla o emplearla. De esta manera, hipoteca viene a ser lo mismo que cosa puesta para sostener, apoyar y asegurar una obligación” (p.227).

Otra definición es la que encontramos en el Diccionario usual del Poder Judicial de Costa Rica, Salazar Carvajal Pablo (2020)

Derecho real con que se gravan ciertos bienes que continúan en poder del deudor, para garantizar el cumplimiento de una obligación o pago de una deuda. Puede haber hipoteca sobre un bien inmueble o sobre un bien mueble mediante la cual el acreedor hipotecario se asegura el pago de su crédito con un bien determinado, tal como un buque o un avión.

Por otro lado, se define la hipoteca como:

Derecho real convencionalmente constituido como accesorio de un crédito determinado, en función de garantía por un monto expresado en dinero, que recae sobre una cosa inmueble especialmente individualizada, que queda en poder del constituyente y que debidamente registrado en caso de incumplimiento del débito, da derecho al acreedor a perseguir la cosa en poder de quien se encuentre, ejecutarla y cobrarse con el producido en prelación sobre los demás acreedores (Musto, 2000, p. 231).

En consecuencia, las definiciones anteriores concuerdan grosso modo, en tanto la hipoteca en su esencia se configura como un derecho real accesorio, que se vincula estrechamente con un contrato principal, donde la parte deudora utiliza un bien mueble o inmueble según sea permitido por las leyes, para ser motivo de garantía de una deuda, conservando el deudor la posesión de la cosa.

El gravamen que llevara el objeto brinda seguridad jurídica al acreedor para que en caso de que el deudor no quiera o no pueda cumplir con la obligación, una vez que sea exigible, el acreedor mediante un proceso de ejecución hipotecaria, siguiendo con los requerimientos establecidos para dicho proceso, logre recuperar lo prestado.

La hipoteca como derecho real tiene la finalidad de dar respaldo a una obligación principal, y la misma únicamente va a nacer cuando se quiera garantizar una obligación.

Considerando la hipoteca como fundamental, si de garantías reales hablamos, “Nace entonces la importancia del crédito siendo este la base de una sociedad de consumo, sin garantía de cumplimiento de crédito la economía se vería paralizada”. (Jimenez B. J., 2013, p. 18).

Podemos definir el crédito como la cantidad de dinero u otro medio de pago que una persona o entidad, especialmente bancaria, presta a otro bajo determinadas condiciones de devolución (Real Academia Española, 2023).

Como acreedor comúnmente se piensa en una entidad bancaria, pero puede ser también aquella persona física o jurídica, la cual otorga el crédito, así como entidades leasing que son bastante usadas hoy en día, y podemos incluir también en esta lista a inversionistas.

Por excelencia como bien fungible podemos mencionar el dinero, capaz de ser sustituido con la misma especie y calidad, mediante el crédito se recibe por ejemplo una cantidad de dinero, que el deudor se compromete a restituir más un importe llamado intereses, a modo de compensación por haber el acreedor sacado de su patrimonio ese monto.



La función del crédito en una economía abierta, donde existe intercambio comercial a nivel internacional es crucial, porque a través de ella se mueve todo el desarrollo de la economía.

### **Características**

Resulta pertinente dejar sentadas ciertas características importantes que podemos definir y que comparten tanto la prenda como la hipoteca al ser derechos reales de garantía.

### ***Accesorios***

Es accesoria porque depende de la existencia de un contrato principal, Guillermo Cabanellas (2006, p.341) define lo Accesorio como: “cualquiera de los acuerdos agregados a un contrato principal, cuya estructura modifica ampliándola, restringiéndola o alterándola, pero con subsistencia de su carácter esencial.” Este accesorio sería el que eventualmente asegura el cumplimiento de una obligación.

Debe existir un contrato previo para que la garantía nazca a la vida jurídica, puesto que lo accesorio sigue la suerte del principal.

Al respecto ha dispuesto nuestra jurisprudencia:

En la resolución número 00304-2019 de la sala Primera de la Corte, dentro del contenido de interés expresa:

**VI.** La hipoteca, cabe recordar, sirve para asegurar el cobro de una obligación en caso de incumplimiento, ella confiere al acreedor el derecho de sacar a remate la finca dada en garantía, siguiendo los procedimientos legales respectivos, y así saldar la deuda con el dinero obtenido en la almoneda pública. Si el derecho de crédito garantizado se extingue, la hipoteca corre la misma suerte.”

Obedece su accesividad entonces, porque debe haber un crédito, o lo será respecto a él en cuanto a su nacimiento extensión o subsistencia”

(Expediente 13-03897-1027-CA del 10 de abril de 2019 a las 14:54).

Se colige entonces que, este contrato accesorio estaría condicionado a los aspectos de existencia, extensión o subsistencia de la obligación principal.

### ***Absolutos***

Son derechos absolutos y por tanto oponible erga omnes, estos derechos se pueden ejercer frente a cualquier persona.

### ***Inmediatos***

Esta característica es debido a que la relación entre el acreedor y la cosa sometida a la garantía es inmediata, para su ejercicio no se requiere la participación de terceros para ser ejercida.

### ***Especialidad***

Con especialidad, nos referimos al hecho de que la garantía solamente se puede constituir sobre bienes ya determinados. En el caso de la hipoteca los bienes inmuebles y en la prenda los muebles, pero no cualquier objeto mueble, solo podrán serlo aquellos expresamente expuestos por nuestro legislador.

Precisamente la ley de garantías mobiliarias que entro a regir a partir del 21 de mayo de 2015, en su artículo 4 ibidem limita su accionar, mencionadas en su inciso 2) dictando una lista de los bienes muebles que no serán objeto de dicha ley. A nuestro interés solo citaremos los incisos a) y b).

2) Se exceptuarán de lo dispuesto en esta ley las garantías mobiliarias otorgadas sobre lo siguiente:

A) Vehículos de todo tipo que requieran circular por las vías públicas y que para ello se haga necesario su inscripción en el Registro Público. (...).

B) Bienes muebles tales como las aeronaves, los motores de aeronaves, los helicópteros, el equipo ferroviario, los elementos espaciales y otras categorías de equipo móvil reguladas por convenios y tratados internacionales debidamente ratificados por Costa Rica, así como el Convenio Relativo a las Garantías Internacionales sobre Elementos de Equipo Móvil, una vez vigente en Costa Rica.

Ha de entenderse que, en el inciso b) queda patente que las garantías referentes a buques, aeronaves y vehículos inscribibles quedan selectos a ser una prenda mercantil, los cuáles serán regulados, por el Código de Comercio.

### ***Indivisibles***

Se le atribuye esta característica dado que todas las partes por las que está compuesto el objeto se constituye el gravamen. Lo que significa que tanto la hipoteca como la prenda, subsiste toda entera sobre la cosa gravada, aunque una parte de la deuda haya sido pagada por el obligado. Así mismo, el código civil en el Artículo. - 415. Dice que “El inmueble hipotecario y cada una de sus partes responden, cualquiera que sea su poseedor, al pago de la deuda”. Con el artículo antes citado, se refuerza la especialidad de la hipoteca sobre los bienes inmuebles como una unidad y no sobre una parte específica del mismo.

### **Derechos del Acreedor**

Dos importantes derechos que adquiere el acreedor hipotecario o el acreedor pignoraticio en caso de prenda, a falta de cumplimiento de la obligación son el derecho de preferencia y el de seguimiento de la garantía.

### ***Derecho de prelación***

Esta característica se refiere al grado de prioridad en la que en caso de ejecución hipotecaria el acreedor obtendrá el pago de su crédito, por tanto, según sea hipoteca primer grado segundo grado, y siguiendo ese orden hasta la sexta en el caso de nuestro sistema jurídico; teniendo la primera prioridad de pago respecto a la segunda. Si el dinero que se obtuvo de la venta del bien no es suficiente para cubrir todas las deudas, se le da prioridad a la de primer grado, antes de abordar las de segundo grado y siguientes.

Según la resolución número 00655 del 16 de setiembre de las 15:10 del 2004 al respecto menciona:

El derecho de prelación consiste en la facultad del acreedor de satisfacerse sobre el precio, obtenido de la venta forzosa del bien, con preferencia respecto de otros acreedores del mismo deudor. Si el crédito, por ejemplo, es un millón y la cosa dada en prenda o hipoteca en la ejecución forzosa, alcanza dicha suma o un precio inferior, la totalidad corresponderá al acreedor pignoraticio o hipotecario, con total exclusión de otros acreedores; al contrario, si de la venta forzosa se obtienen dos millones, el millón restante, luego de la satisfacción del acreedor pignoraticio o hipotecario, será distribuido entre eventuales acreedores; el remanente, una vez satisfechos todos los acreedores, corresponde al propietario de la cosa dada en prenda, sea que se trate del propio deudor o de un tercero (Tribunal Agrario, 2004).

### ***Derecho de Seguimiento***

Este derecho se refiere al derecho que tiene un acreedor de seguir, y perseguir la cosa que le ha sido dada como garantía del crédito, y proceder a la ejecución forzosa. Este

derecho implica también perseguir la hipoteca incluso si esta ha sido vendida o transferida, el nuevo propietario adquiere el bien, pero también el gravamen que esta lleva.

El antes mencionado voto numero 00655-2004, también se pronuncia al respecto diciendo que:

El derecho de seguimiento se refiere al derecho de proceder a la ejecución forzosa del bien, aunque se encuentre en manos de un tercero adquirente; en otros términos, la prenda y la hipoteca siguen la cosa -por ello se habla de derecho real- en todos los sucesivos traspasos de propiedad, siempre y cuando el crédito no se haya extinguido. Se trata de derechos reales de garantía -contrapuestos a otros derechos reales en cosa ajena que son derechos reales de goce- porque su función no es atribuir a su titular formas de goce del bien sino ofrecerle la garantía de su crédito.

### **Constitución de Hipoteca**

Los elementos esenciales para constituir una hipoteca son, los personales, los reales y los formales.

#### ***Elementos Personales***

Los participantes esenciales son, el hipotecante, que puede serlo el deudor o un tercero que la constituye y el acreedor que debe aceptarla. Facultados legalmente ya sean personas físicas o jurídicas.

Constituir una hipoteca, según el Diccionario Jurídico Elemental Guillermo Cabanellas de Torres (2006) para el acreedor hipotecario:

Consiste en el aseguramiento de un crédito o el cumplimiento de una obligación quedando sujeto un inmueble (o ciertos muebles especiales) del deudor o de un tercero,

que responden en caso de vencimiento sin pago, de infracción sin resarcimiento espontáneo.

Para el deudor hipotecario, sea el obligado o un tercero por él, hipotecar es tanto como afectar un inmueble (o mueble permitido por la ley) a la satisfacción de una deuda o de una obligación, para el caso de incumplimiento (Cabanellas de Torres, 2006, pág. 227).

### ***Elementos Reales***

En cuanto al elemento real se trata de los objetos o las cosas. Los cuales pueden o no ser susceptibles de hipoteca. A este respecto el artículo 410 del Código Civil nos menciona cuales no son susceptibles de ser hipotecados.

### ***Elementos Formales***

Este elemento está sujeto a los requisitos establecidos por la ley para su debida constitución.

La constitución de la hipoteca es un acto solemne que se constituye mediante escritura pública. A este acto pueden comparecer las partes interesadas, o ser otorgada unilateralmente por parte del deudor ya que no se necesita la declaración expresa del acreedor, se entiende que, si no hay negación, está de acuerdo, según Sergio Artavia y Carlos Picado (págs. 403-404).

Además, para garantizar la transparencia y el conocimiento general, la hipoteca debe ser registrada, mediante acto constitutivo en el Registro Público, ya que a partir de este momento es que existe. Cualquier acto que modifique o extinga algún derecho de hipoteca, en concordancia debe ser igualmente registrado, para mantener actualizado el estado en el que se encuentra el bien, siempre pensando en hacer presente el principio de publicidad registral.

A este tenor, el Código Civil en el título VI de la hipoteca y la prenda deja la cualidad de solemnidad de manera muy clara al decir en el artículo 409. “La hipoteca se constituye en escritura pública por el dueño de un inmueble, para garantizar deuda propia o ajena.

No es necesaria la aceptación expresa de aquel a cuyo favor se constituye la hipoteca”.

### **Capacidad**

Puede constituir la hipoteca quien tenga capacidad de actuar, la cual implica aptitud legal siendo sujetos capaces de realizar actos jurídicos, ejercer derechos y asumir obligaciones.

Al respecto el artículo 36 de la ley 63 del 28 de setiembre 1887 dice:

La capacidad jurídica es inherente a las personas durante su existencia, de un modo absoluto y general. Respecto de las personas físicas, se modifica o se limita, según la ley, por su estado civil, su capacidad volitiva o cognoscitiva o su capacidad legal; en las personas jurídicas, por la ley que las regula.

Con base en el artículo anterior, y lo estipulado en el artículo 410 del código civil en su primera parte dice que “solo puede hipotecar quien puede enajenar” requisito que resulta indispensable para constituir una hipoteca en el territorio costarricense, ligado a la característica de absolutez, siendo la capacidad de actuar esa posibilidad que habilita el derecho para poder exteriorizar nuestros intereses, provocando la constitución de efectos jurídicos.

Cuando hablamos de capacidad jurídica, es la que poseen las personas capaces de ser titulares de derechos y de obligaciones, así como ejercitarlos, cuando se constituye una

hipoteca, esta capacidad jurídica es necesaria tanto para el que hipoteca como para el acreedor.

Para el hipotecante es necesario porque requiere de la capacidad legal para realizar este acto jurídico gravando el bien, la persona física adquiere esta capacidad a los 18 años, en nuestra legislación. Por su parte, el acreedor debe ser capaz de recibir y ejercer los derechos que se deriven de la hipoteca.

La capacidad jurídica también se extiende a empresas o instituciones, siendo capaces de actuar como hipotecante o como acreedor si se encuentra facultada para ello.

### **Extinción**

Para referirnos a la extinción de la hipoteca nos enmarcamos en el título VI del código Civil.

Artículo -424:

La hipoteca se extingue con la obligación principal y por todos los medios porque se extinguen las demás obligaciones. -Se extingue también por la resolución del derecho del constituyente, en los casos en que conforme a la ley las acciones resolutorias perjudican a tercero, y por la venta judicial en los casos en que el comprador deba recibir la finca libre de gravámenes. (Así reformado por Ley N.º 16 de 12 de diciembre de 1887, artículo 1º).

Este citado artículo agrega dos formas adicionales por las que se puede extinguir una hipoteca. Sea el caso donde exista un caso legal específico donde la propiedad del bien se transfiere o se resuelve de alguna manera. Y una segunda opción cuando se realiza una venta judicial y el comprador debe recibir el bien libre de gravámenes, y la hipoteca es cancelada como parte de dicha venta.



La extinción de la hipoteca como el artículo anterior lo expuso, también se le aplican las formas en las que las demás obligaciones se pueden extinguir, en el título I “Diversas clases de Obligaciones”, del Código Civil expresamente en el artículo 633 mediante lista taxativa, menciona las que las obligaciones se extinguen: por el pago, por la compensación, por la novación, por la remisión, por la confusión, por el evento de un obstáculo que haga imposible su cumplimiento, por la anulación o rescisión y por la prescripción.

La hipoteca convencional o común está regulada a partir del artículo 409 del código civil siguientes y concordantes, esta figura es de uso bastante frecuente y que se ha demostrado en los diferentes casos resueltos por la sala, la utilidad y la eficacia en las resoluciones dadas. Es una figura dotada de seguridad jurídica otorgando derechos y obligaciones a las partes involucradas, marcando una estructura para su constitución y ejecución dentro de los parámetros establecidos por la ley que nos rige.

### **La Prenda**

Retomando un poco de lo analizado en cuanto a la forma en que los romanos hacían uso de esta figura, en principio fue el primer contrato de carácter real, donde una persona entregaba a otra una cosa para asegurar un crédito, en este caso el acreedor era el propietario de la cosa mientras no se extinguiera la obligación de pago, la posesión de un bien era suficiente para adquirir el título de pertenencia, dejando al deudor en algunos casos sin su herramienta de trabajo, este inconveniente se desvirtúa con el *pignus conventum*, donde el deudor ya puede tener la cosa bajo su posesión pudiendo obtener beneficios del objeto preñado.

Es importante considerar, además, que, en el Derecho Romano, los bienes muebles eran considerados como bienes de segunda clase sin mayor valor, en el cual el solo hecho de la posesión daba el título de pertenencia o posesión (Ochoa, 2008. Citado por Reyes, 2019, p.17).

Debido a la percepción de que los bienes muebles eran de bajo costo, y podían transferirse de una persona a otra sin mayor dificultad, no existía un mecanismo formal de inscripción registral como el que tenemos hoy día. En lugar de ello, los acuerdos con bienes muebles eran manejados generalmente entre acreedor y deudor sin la necesidad de formalismos.

En contraste ubicamos a los bienes muebles que si eran considerados de mayor valor y sujetos a un régimen más estricto.

### ***Concepto***

La prenda común o simple, es una garantía real privada otorgada sobre bienes muebles, con la finalidad de garantizar una obligación en la que el deudor conserva la propiedad del bien garante y el acreedor tiene un grado preferente en caso de remate y adjudicación judicial. Concepto según Sergio Artavia y Carlos Picado expuesto en el libro *Curso de procesal civil tomo II* (2016, p. 407)

El jurista costarricense Alberto Brenes Córdoba, se refiere a la prenda de la siguiente manera:

La prenda es un derecho real establecido en un bien mueble, para asegurar el cumplimiento de una obligación propia o ajena a su preferencia en el pago.

También se le asigna con ese nombre al objeto mismo dada en garantía y aun el contrato en que se establece el mencionado derecho (1963, p. 170).

La mencionada prenda, aun en nuestro tiempo continúa siendo utiliza para referirnos al objeto que es dado como garantía y también para el contrato que formaliza la transacción.

La cual continúa formando parte esencial de transacciones crediticias utilizando bienes muebles.

Como bien mueble, entendemos en términos sencillos que es todo aquello capaz de desplazarse o trasladarse de un lugar a otro por sí mismos o con ayuda de una fuerza.

El diccionario usual del Poder Judicial de costa Rica (Salazar, 2020) define a los bienes muebles como: “Aquellos que pueden trasladarse sin que ellos ni el bien al que estuvieran adheridos sufran deterioro o perjuicio”.

De forma muy similar a la antigüedad la prenda sigue siendo una figura útil para garantizar obligaciones, conservando la especialidad en bienes muebles, teniendo el deudor la posesión del bien, lo que le permite seguir utilizando la cosa en actividades comerciales o personales, las cuales le permiten al deudor tener la solvencia económica para poder disponer de un ingreso para el pago de la obligación. Teniendo en cuenta que el deudor asume las obligaciones de cuidar la cosa dada en garantía.

Por otro lado, a pesar de que históricamente se asociaba la prenda con la garantía de bienes muebles de menor valor, como era el caso de Roma, en la actualidad esta percepción ha cambiado significativamente. Los avances en la tecnología y la evolución de la economía han llevado a que los bienes muebles adquieran un valor mucho más

considerable, tal es el caso de las embarcaciones como yates, buques, aviones, automóviles, entre muchos otros que actualmente existen.

Resulta una falacia considerar en este tiempo sujeto a continuos cambios que los bienes muebles son de escaso valor económico, al contrario, se muestran objetos incluso de tamaño reducido con un valor bastante significativo.

### **Modalidades de Prenda.**

Artavia y Picado (2016) hacen referencia a tres modalidades de prenda que se encuentra regulado en nuestro cuerpo normativo las cuales presentaremos a continuación.

#### ***La Prenda Común***

Esta modalidad de prenda se otorga bajo cualquier bien mueble -excepto los referidos en la ley de garantías mobiliarias -en la que el deudor mantiene la posesión del bien y puede ser desplazado de el en caso de remate o embargo anticipado (2016, p. 408).

Ahora bien, bajo esta modalidad de prenda el Capítulo VIII del Código de Comercio el artículo 530, es el que empieza regulando los aspectos del contrato de prenda es claro al decir que:

El contrato de prenda servirá para la garantía de toda clase de obligaciones que tengan por objeto bienes muebles inscribibles con sujeción a las reglas de los artículos siguientes, excepción hecha de préstamos que hagan las casas de empeño y montepíos, almacenes generales de depósito y garantías mobiliarias que se rigen por disposiciones especiales. (Así reformado por el artículo 82 de la Ley de Garantías Mobiliarias, N° 9246 del 7 de mayo de 2014).

El artículo 537 del código de comercio, menciona que es necesario que sean otorgadas bajo escritura pública, “Las prendas en donde se ofrezcan como garantía vehículos automotores, buques o aeronaves deben ser constituidas en Escritura pública.”

En esta primera parte del artículo, podemos identificar que la prenda se tramita en instrumento publico notarial para poder constituir una garantía con los objetos antes mencionados. De la misma forma, este requisito formal es necesario cuando se trata del otorgamiento para poder constituir una hipoteca común y la naval, sea esta en Panamá, Chile, España, El Salvador, y entre otros países donde se utilice la hipoteca sobre nave.

El artículo sigue diciendo;

El deudor conservará, a nombre del acreedor pignoraticio, la posesión de la cosa empeñada y asumirá las obligaciones y responsabilidades de un depositario; además, responderá por los daños que sufran las cosas y no provengan de caso fortuito, fuerza mayor ni de la naturaleza misma de los objetos. Como prueba del depósito servirá el documento o certificado que acredite la constitución de la prenda o la certificación del Registro de Bienes Muebles.

En esta segunda parte, se establecen las condiciones en las que el deudor queda con posesión de la cosa garante, con la responsabilidad de cuidarla como un depositario donde debe tomar medidas para preservar la integridad del objeto pignorado, con el apercibimiento de hacerse responsable en caso omiso.

### ***Prenda Con Desplazamiento***

En el supuesto, en donde por acuerdo de las partes la cosa dada en prenda se mantenga en manos del acreedor o de un tercero, implicaría un desplazamiento posesorio.

Resultando estos sujetos responsables si la cosa sufre deterioros que correspondan a su culpa, dolo o negligencia. (538 c.co).

El bien ofrecido como garantía es entregado en calidad de depósito provisional, con el fin de asegurar el cumplimiento forzoso de la obligación. En caso de que el deudor cancela la deuda el acreedor será obligado a restituir el bien en los mismos términos en los que fue recibido inicialmente.

Por su parte, el deudor no puede salvo que se pacte lo contrario, reclamar la restitución de la prenda sea en todo o en parte, mientras no haya pagado de forma total la deuda, tanto su capital como sus intereses, así como los gastos de conservación debidamente comprobados (539 c.com). Por consiguiente, si existe incumplimiento del deudor el acreedor puede ejecutar la prenda y adjudicarse los bienes.

### ***Prenda Mobiliaria***

La prenda mobiliaria tiene por objeto los señalados en el artículo 2.3 de la Ley de Garantías Mobiliarias (LGM). Manifestando esta misma norma las que se regirán por la prenda común del Código de comercio, que más adelante desarrollaremos. (Artavia y Picado, 2016, p. 409)

### **Acto de Constitución**

Ahora bien, el acto constitutivo del contrato de prenda con registro debe contener los requisitos que el artículo 554 del código de comercio cita:

El contrato de prenda sobre aeronaves, embarcaciones y vehículos sujetos a inscripción, sus modificaciones, prórrogas, cesiones, novaciones, cancelaciones totales o parciales o cualquier otro acto jurídico vinculado con él, deberá constar por escrito y se hará en escritura pública. El contrato

deberá contener el nombre, los apellidos, las calidades y el domicilio del acreedor, si se tratara de una persona física, o la razón social o denominación, cuando se trate de una persona jurídica. Deberá consignar una descripción exacta de los bienes dados en garantía, su responsabilidad, la estimación para el remate, la indicación de quién es el depositario, la especificación del seguro, si lo hubiera, el lugar de pago del capital y los intereses, la fecha de vencimiento y todos los demás datos indispensables para identificar los bienes dados en garantía y su responsabilidad.

Partiendo de lo anterior, cuando se esté redactando el documento para constituir la prenda, es esencial tener presente que, si bien el artículo 28 constitucional respalda el principio de la autonomía de la voluntad de los contratantes, permitiéndoles establecer cláusulas contractuales, a su discreción, lo cual implica la libertad para acordar los términos de la prenda de acuerdo con sus necesidades y preferencias. También debemos considerar que, para que el instrumento jurídico pueda inscribirse, es crucial garantizar el principio registral de legalidad, considerando las estipulaciones del Código Notarial al respecto, donde el Notario Público debe verificar que la inscripción se realice de conformidad con la ley (art 7, 32,34 y 36 CN).

No está de más mencionar que, de existir la necesidad de hacer modificaciones en el contrato de prenda ya inscrito todas las modificaciones pertinentes debe anotarse al margen del asiento, esto para efectos de saber a quién debe requerirse para la presentación de los objetos dados en garantía en caso de remate. También, se va a notificar a ese adquirente, en razón, de que este desee pagar la obligación y no dejar los bienes a la ejecución (artículo 557 c.co).

Los bienes muebles susceptibles de inscripción, al estar inscritos en el registro de la propiedad, y a pesar de que se puedan encontrar en diferentes países, son de fácil identificación y susceptibles de ser perseguidos, en caso de incumplimiento de la obligación garantida, con una eficiencia semejante a la de los bienes inmuebles, es esta una de las razones jurídicas que se han propuesto para que, en esa misma línea se puedan hipotecar. (Atienza et al., 2015, p. 323)

Entonces se observa que el desplazamiento posesorio que imperaba en la antigüedad esta sustituido por esa forma establecida de constitución de la garantía siendo necesaria su inscripción en el registro público.

#### **Cesión del contrato prendario.**

Por medio de la cesión, el acreedor puede transmitir ya sea de forma onerosa, recibiendo una retribución, o gratuita la titularidad del crédito prendario inscrito, manteniéndose en principio las condiciones en las que se pactó el contrato original.

La cesión debe ser debidamente notificada al deudor e inscrita en el registro de bienes muebles (art. 1103 CC; y 556 C. Comercio).

Agregamos la necesidad de recalcar que, el titular del crédito debe manifestar expresamente su voluntad de traspasar su derecho a un tercero, y no será procedente la cesión parcial de la prenda (art. 698 C. Comercio)

Por otro lado, es importante para el acreedor pignoraticio el derecho de prelación que tiene en caso de ejecución forzosa, teniendo preferencia de pago respecto de otros acreedores, así mencionado en el artículo 540 del código de comercio “Los bienes afectados por prenda garantizarán al acreedor, con privilegio especial, el importe de la



operación y los intereses, comisiones y gastos, y ambas costas, en los términos que indique el contrato y las disposiciones de este capítulo.”

Existe también, un ascenso automático de grado, que implica que un acreedor pueda mejorar su posición en la escala de prioridades, se presenta este derecho cuando las prendas de grado inferior de forma inmediata ocupan el lugar del inmediato superior anterior, que está siendo cancelada, excepto que se convenga expresamente que la prenda de grado inferior se mantenga en su grado contractual.

Si la prenda de grado superior es cancelada, el deudor siendo el dueño del bien, puede constituir prenda, en ese mismo grado tomando en cuenta que el gravamen no debe superar al que existía cuando se estableció la prenda (art.581 c.com) al respecto el notario debe dar fe de las citas de la prenda cancelada.

### ***Extinción.***

Sobre la extinción de la prenda se establecen los supuestos del Artículo 578 del Código de Comercio, título VI.

- Prescripción, cuyo término es de cuatro años a partir del vencimiento de la obligación. (art 542 c.com).
- Pago total, esto según el artículo 561 del código de comercio: El deudor de la prenda podrá liberar- en cualquier momento el gravamen constituido sobre los bienes afectados al contrato, mediante el pago al acreedor en el lugar que corresponda legalmente, del importe total de la deuda, intereses estipulados y cualesquiera accesorios que en el contrato se consignent. El acreedor al recibir el

pago entregara el documento con la respectiva constancia de cancelación.

- Resolución del derecho del constituyente, en los casos en que, conforme a la ley, las acciones resolutorias perjudican a terceros.
- Venta judicial en los casos en que el comprador deba recibir la cosa libre de gravámenes.
- Extinción de la obligación principal.

Como necesario es advertir que no es permitido por nuestro ordenamiento jurídico constituir varios gravámenes sobre el mismo bien mueble sin comunicar al acreedor de la existencia de las que ya tiene. “Es obligación del deudor advertir de la existencia previa de las mismas, si el deudor omitiere esta información será considerado reo de estafa y castigado conforme a las disposiciones del código Penal”. (artículo 541 de la ley 3284).

Se le ha dado especial énfasis a la prenda común, dado que es la forma más usual en Costa Rica, para efectos de pretender ofrecer en garantía una embarcación considerando su naturaleza jurídica de bien mueble.

Jiménez Méndez y Sequeira Solís (2008) plantean una posible definición de Prenda Naval exponiéndola de la siguiente manera:

Donde la Prenda Naval seria entonces, cuando un buque es gravado, sin que interese su dimensión, actividad, tonelaje o el uso que se le quiera dar a la embarcación, manteniendo los mismos requisitos de forma y de fondo para la constitución de una prenda comercial”. (Jiménez Méndez y Sequeira Solís, 2008, p.9).

Bajo dicha tesis se argumenta que mantener los mismos requisitos de forma y fondo para constituir una prenda naval, independientemente de las características de dimensión y actividad de la embarcación, es adecuado. Esto es basado en el artículo 554 del Código de Comercio, anteriormente citado, que establece la forma y la estructura del contrato donde debe especificar lo mejor que se pueda el objeto que servirá de garantía.

Con lo anterior esta perspectiva parece acertada, mantener los mismos requisitos de forma y de fondo para la prenda naval, garantiza la uniformidad y claridad en la aplicación de la ley.

Entendemos, entonces que nuestro sistema jurídico no otorga calidad de bien inmueble a las embarcaciones, esa ficción jurídica que ha sido aceptada en muchos ordenamientos jurídicos, y que ha dado a los buques ese especial trato, valiéndose de aspectos como el valor económico con su estructura que los caracteriza, requisito de publicidad, presupuestos que no ha sido prevista en nuestras leyes. Sin embargo, aunque en nuestra legislación no se otorgue el estatus de bien inmueble a las embarcaciones, no limita el hecho de poder establecer una prenda sobre determinado buque, sin importar su dimensión o incluso el valor económico del mismo.

A consecuencia, de ser estas figuras constituidas por las voluntades de las partes mediante un contrato privado, en ambas, se prohíbe el pacto comisorio, lo que quiere decir, que no se puede estipular o convenir que la parte acreedora pueda apropiarse del bien dado en garantía.

En lo que nos interesa para la hipoteca está regulado en el artículo 421 del código civil, que menciona “es nula la convención que estipule para el acreedor, en caso de no cumplimiento de parte del deudor, el derecho de los bienes hipotecados” y para la prenda el

artículo 536 del código de comercio, se refiere así, “es nula toda cláusula que autorice al acreedor para apropiarse de la prenda o para disponer de ella en caso de no pago ” los textos citados dejan claro que si se presenta un pacto comisorio, el contrato que nace con esta prohibición expresa serán absolutamente nulos. De ahí, que para la eficacia de un contrato se deba expresar con claridad el propósito de ambas partes para contratar, para evitar este tipo de inconvenientes.

Como hemos venido mencionando a lo largo de este capítulo, las garantías reales son derechos, contratos formales que deben ser inscritos para nuestro caso, en el Registro de la propiedad para que cumplan con los aspectos registrales previstos por el ordenamiento jurídico, de tal manera que veremos la importancia de tales registros.

### **Importancia de los Registros Públicos**

#### **Breve Historia**

Parafraseando la historia de nuestro Registro Nacional la cual encontramos en su página web oficial, vamos a tomar como referencia el siglo XVIII en 1861, fue cuando España promulgo la Ley de Hipotecas, estableciendo un sistema organizado destinado al registro público de las propiedades. Esta institución realizaba su labor en libros y a folio real, lo que quiere decir, que en una hoja se contenían las características del bien motivo de inscripción. Esta forma de orden, influencio en los sistemas de registro que conocemos hoy en día. Precisamente, Costa Rica basado en la Ley de Hipoteca Española crea el registro de la propiedad, institución que empezó sus labores el 2 de septiembre de 1867. Esa misma fecha, recibió el primer testimonio de escritura pública, el cual fue inscrito el 4 de septiembre del mismo año (Registro Nacional, s.f.p).

Para Molinario, citado por Atilio Cornejo (1994) el derecho registral significa:

Es el conjunto de principios y normas que tienen por objeto reglar los organismos estatales encargados de registrar personas, hechos, actos, documentos o derechos; así como también la forma como han de practicarse tales registraciones, y los efectos y consecuencias jurídicas que derivan de estas (p.11).

Entonces, ¿Que son los registros públicos y cuál es su finalidad? A partir de lo que hemos estudiado de la prenda y la hipoteca, ambas figuras deben cumplir con los requisitos formales de inscripción, una manera ideal de analizar la tarea de los registros públicos.

Atilio Cornejo (1994) dice que el concepto de registro. “En un sentido amplio, se puede afirmar que los registros son los organismos mediante los cuales se produce la publicidad jurídica”. (p,6)

Decimos entonces, que los registros públicos son instituciones encargadas de inscribir, publicitar los documentos que constituyan, modifiquen, declaren o extingan derechos reales sobre actos sujetos a inscripción, el objetivo es ser una herramienta de publicidad que permite que terceros conozcan las garantías existentes, asegurando de esta manera la transparencia en las transacciones. Esto permite que los actos sean de conocimiento de los administrados e interesados y que estos comprendan las cargas o gravámenes asociados a los activos particulares. De esta importante labor se desprende el principio de publicidad registral.

Atilio Cornejo (1994) menciona ciertos aspectos que deben estar presentes dentro del concepto de publicidad, cuando se habla de publicidad debemos hacer referencia a tres elementos: “por un lado, aquello que se quiere dar a conocer por el otro, los destinatarios de

aquella y, finalmente el medio a utilizar para que llegue o pueda llegar a conocimiento de los destinatarios” (p.1)

Esta publicidad cumple tres componentes principales, donde la información sobre los derechos de los administrados es exteriorizada, para cumplir con el propósito de ser oponible ante terceros y finalmente el medio o instrumento que se utiliza para mostrar la información.

En consecuencia, es esencial destacar que el principio de publicidad registral se encuentra en diferentes cuerpos normativos, tales como el código civil, constitución política, reglamento del registro público, código notarial, y el reglamento de los registros de bienes muebles e inmuebles.

En el código civil, por ejemplo, en el artículo 267 expresa para que la propiedad sobre inmuebles tenga plena validez legal y produzca todos sus efectos, es imprescindible que este correctamente registrada en el Registro General de la Propiedad. En otras palabras, la inscripción del bien en el registro es fundamental para que se reconozcan y respeten los derechos de propiedad frente a otros.

Esta inscripción es crucial porque es el punto de partida donde el bien se vuelve oponible ante terceros. Los artículos 455 nos muestra el fundamento jurídico de la publicidad material cuando establece que “los títulos sujetos a inscripción que no estén inscritos no perjudican a terceros sino desde la fecha de su presentación en el registro y el 456 del mismo código amplían y complementan lo citado por el artículo 267.

Resulta valioso traer a colación la Resolución N°00264-2008 de la Sala Primera de la Corte del 11 de abril a las 8:20, analizado por el centro de información Jurisprudencial y dice:

**VI.** En cuanto a su agravio no lleva razón la parte actora-reconvenida. El principio de publicidad registral hace referencia a que los ciudadanos no pueden ignorar los actos inscritos en el Registro Nacional, precisamente porque constan en un asiento público, cuyo fin es darles certeza y publicidad. Referente al numeral 456 del Código Civil, ya esta Sala ha analizado, en sentencia no. 162 de las 8 horas 15 minutos del 16 de febrero de 2001 que “la norma transcrita se fundamenta, y a su vez acuña, una serie de principios esenciales e inherentes al sistema registral, dentro de los que destacan la publicidad y la seguridad jurídica. Es bien sabido que el Registro Público desempeña una función de vital importancia en el desarrollo nacional, pues brinda al público, la información precisa y necesaria sobre la propiedad de bienes muebles e inmuebles, créditos y negociaciones inscribibles, e incluso acuerdos relacionados con los sujetos actuantes en la actividad registral. Es éste, sin duda alguna, un pilar fundamental para el desarrollo económico del país, en cuanto informa y asegura la propiedad, posesión, garantía y crédito de los bienes en general, consignando con claridad los derechos y deberes de los diferentes partícipes de la actividad jurídico- económica del país. En este sentido, la publicidad opera no solo como instrumento para el libre acceso de quienes requieran cualquier información al respecto, sino, además, como factor que proporciona datos veraces de lo que ha sido presentado, anotado o inscrito en dicha dependencia.” La constitución de las sociedades, así como sus modificaciones, deben ser registradas en la dependencia estatal

correspondiente, no se puede alegar falta de conocimiento de una circunstancia que se encuentra sujeta al principio de publicidad registral. Por ello, no puede la actora aducir que adquirió el inmueble litigioso de buena fe, si el plazo por el cual se había constituido esa sociedad ya había expirado, y así constaba en el Registro respectivo (Resolución N°00264-2008 de la Sala Primera de la Corte del 11 de abril a las 8:20).

Por consiguiente, la oponibilidad a terceros es determinante, esto significa que las garantías reales inscritas son reconocidas y oponibles a cualquier persona que consulte el registro, tal disposición protege de forma eficaz los derechos de los acreedores y confirma las transacciones, asegurando que sean reconocidas por las partes involucradas, no solo a nivel nacional sino llevando este reconocimiento a nivel internacional.

En situaciones donde hay varios acreedores que poseen garantías sobre el mismo activo, el establecer la prioridad de cada uno es un asunto clave, ya que esto proporciona claridad y estructura para tratar las garantías en momentos de dificultad.

En Costa Rica el Registro Público tiene como objetivo, según el artículo primero, de la Ley Sobre inscripción de Documentos en el Registro Público, “garantizar la seguridad de los bienes o derechos inscritos con respecto a terceros. Lo anterior se logrará mediante la publicidad de estos bienes o derechos. En lo referente al trámite de documentos, su objetivo es inscribirlos”.

Del artículo anterior extraemos que la publicidad registral se muestra para dar seguridad jurídica garantizando información oficial y fidedigna. Esta transparencia es valiosa para los que quieran tomar decisiones comerciales, además, facilita y promueve la interacción económica y social de manera más ágil.



La seguridad jurídica en materia registral es de suma importancia para el desenvolvimiento de las personas. A través de ella aseguramos los derechos de propiedad y posesión de los bienes para que sean respetados de manera efectiva, el Estado en este caso está obligado a tutelar y proteger esos derechos, para garantizar un ambiente en el que los administrados puedan realizar sus actividades y transacciones con confianza y certeza jurídica.

Para lograr lo anterior es que se crea en nuestro país el Registro Público, el Artículo 32 de ese mismo cuerpo normativo dice:

El Registro Nacional, mediante los procedimientos técnicos y tecnológicos que considere seguros y ágiles, establecerá la forma de tramitar y publicitar la información registral. Los asientos registrales efectuados con estos medios surtirán los efectos jurídicos derivados de la publicidad registral, respecto de terceros y tendrán la validez y autenticidad que la ley otorga a los documentos públicos.

Se parte del hecho de que la información suministrada por parte del registro público es veraz, precisa y actualizada, información que tenemos todos a la mano ya sea de forma presencial o virtual. Ambas accesibles a quien se muestre interesado en conocer sobre un determinado acto.

Gracias a los avances tecnológicos a los que hoy en día tenemos acceso, la práctica que se lleva a cabo en el registro de la propiedad se realizan de manera celer, con un orden bajo una base de datos y una eficacia verdaderamente exitosa, siguiendo con los lineamientos establecidos en la regulación vigente y el proceso que se le da a cada documento con revisión o calificación del registrador.

La doctora Guadalupe Ortiz opina que:

Todo el Derecho Registral gira alrededor de la publicidad. Existe una conexión sine qua non de todos los principios que son parte del procedimiento registral con el principio de publicidad. Este viene a construir el último eslabón dentro de un inter procedimental, que refleja ante el tercero el acto de registro y que a su vez sustenta la fe pública registral (Citada por Quesada, 2019, p.25).

Una vez más bajo lo expresado por Guadalupe Ortiz se denota la importancia de que los Registros Públicos sean conocidos por todos, sosteniendo esa credibilidad con el paso del tiempo.

En lo que respecta a nuestro interés de la inscripción de vehículos acuáticos como tal, encontramos que estos eran tramitados bajo lo estipulado en el decreto ejecutivo numero 12568-T-S-H, del 13 de mayo de 1981 que constituyo el registro naval costarricense como Dependencia de la Dirección General de Transporte por Agua. La cual estaba dividido en dos secciones; la del Registro Marítimo Administrativo y Registro Nacional de Buques.

Pero, Mediante decreto numero 23178-J-MOPT, del 18 de abril de 1994 se autorizó el traslado de Registro Nacional de Buques al Registro Público de la Propiedad Mueble.

De tal manera, que todas los tramites y gestiones concernientes a embarcaciones se deben llevar a cabo en el Registro de la Propiedad Mueble.

Con la inscripción, las prendas e hipotecas, confiere a los derechos reales de garantía la validez y eficacia jurídica que necesita el acreedor, estos registros documentan y respaldan las operaciones, asegurando que los derechos reales de garantía se reconozcan.

Sin esta inscripción podrían no ser reconocidos plenamente surgiendo dudas en la legitimidad de los derechos.

Es común que las inscripciones se manejen de manera específica y estructurada, casi bajo un estándar a nivel mundial buscando esa protección y seguridad a los administrados.

### **Capítulo III. La Hipoteca Naval**

#### **La Hipoteca Naval**

El desenvolvimiento del comercio a nivel internacional, cada día marcado por los avances de la tecnología, ha hecho que los legisladores contemplen la necesidad de optimizar la regulación de la hipoteca naval, obteniendo con la misma un resguardo a los diferentes inversionistas, así como mostrando a las financieras una manera de proteger esos créditos marítimos.

Ha sido de conocimiento de muchos que, los buques, embarcaciones y demás artefactos marítimos son de muy alto costo, parecido a lo que sucede con los bienes inmuebles por excelencia una casa o un terreno, por ejemplo, cuando queremos adquirir una vivienda y no tenemos los recursos económicos suficientes, recurrimos a los préstamos hipotecarios para poder pagar de forma fraccionada el valor del inmueble. Pues bien, pasa lo mismo con bienes, como yates, buques y otras embarcaciones, son de muy alto valor económico, donde se requiere de una entidad financiera nacional o extranjera que financien la adquisición para poder desarrollar proyectos e iniciativas, es aquí donde interviene el ordenamiento jurídico promulgando leyes que permita una regulación que contemple los puntos relevantes para adquirir un bien marítimo mediante la constitución de una hipoteca, cumpliendo con las estipulaciones establecidas en cada país.

Podemos observar que estas inversiones millonarias van orientadas a todo un sistema empresarial, que va desde el mantenimiento de la unidad, construcción, así como, las reparaciones y la debida modernización que van necesitando, armar una flota y también, inversión en el campo de la actividad a desarrollar por medio del transporte.

La hipoteca naval podemos definirla como un derecho real de garantía que según, el artículo 126 de la Ley de navegación marítima española en la sección segunda (14/2014) se constituye, sobre buques, embarcaciones y artefactos navales inclusive estando en proceso de construcción.

Otra de las definiciones es la que provee el jurista Gastón Gauche T (1971)

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 de uso y la explotación de la nave (Citado por Alcántara, 2018, p.18).

El objetivo de constituir una hipoteca naval es asegurar el cumplimiento de una obligación dineraria principal, quedando el buque, artefactos navales o embarcaciones con un gravamen hasta el cumplimiento de la obligación, siendo característica de esta figura su accesoriedad.

Del mismo modo que la hipoteca inmobiliaria, la hipoteca naval desprende elementos formales, personales y reales para su constitución.

Continuando con lo que la regulación española nos dice, el artículo 127 de navegación Marítima Ley 14/2014 expone precisamente, que la hipoteca naval tiene como efecto “sujetar directa e inmediatamente el buque sobre el que se impone, no importando quien tenga la posesión de este, a cumplir la obligación para la que fue constituida”.

El evento que ha hecho de la hipoteca naval una herramienta importante es el aumento de comercio a nivel internacional, ha sido de interés de varios países con actividad

marítima establecer normas en aras de protección de las personas que usan la figura como medio para adquirir préstamos.

Partiendo de esta premisa, se han establecido incluso créditos espaciales denominados *créditos marítimos*, destinados exclusivamente a financiar las actividades relativas al mar. Los créditos con garantías reales lo que buscan es minimizar los riesgos del crédito y tener otra opción para recuperar lo prestado.

Aunque la hipoteca naval es reconocida a nivel internacional por su utilidad principal para garantizar créditos marítimos, también, se utiliza en algunas legislaciones para garantizar otros tipos de créditos, siendo así por ejemplo el caso de Panamá.

En la mayoría de las legislaciones se contemplan una serie de importantes factores a considerar para establecer una hipoteca sobre un buque, como los requisitos y modo de constitución, así como quien puede constituirla, el contenido del documento constitutivo, inscripción, extensión, ejecución, prescripción entre otros aspectos. Sin embargo, con lo que hemos estudiado de las garantías reales de prenda e hipoteca llegamos a concluir que no varían rigurosamente de los requerimientos establecidos para la hipoteca naval, sin embargo, la hipoteca naval tiene una larga historia de tradición en el ámbito marítimo, esto hace que se considere un instrumento financiero más establecido y confiable si lo comparamos con la prenda.

## **Embarcaciones Navales Como Garantía del Crédito**

### ***Concepto y Naturaleza Jurídica***

Pasando a considerar el buque o artefactos navales, serán entonces el bien apto para ser sometido a rendir garantía ante los acreedores de la industria naval, esto se debe a que

son los principales activos utilizados para respaldar compromisos financieros en el sector marítimo a nivel internacional.

Alvarado (1970) define a la embarcación naval como construcciones flotantes destinadas a la navegación, movidos por fuerza motriz o por el viento (citado por, Reyes. 2019, p. 31).

Por otro lado, resulta interesante lo que Rodrigo Uría (2007) menciona al respecto y dice que no existe una definición exacta de buque ya que la misma se da en función de la legislación de cada país (citado por, Reyes. 2019, p. 31).

En términos generales, ambas percepciones están bien razonadas dado que la definición de buque puede ser muy amplia, podemos decir como parte importante de aclarar en esta investigación donde hemos mencionado al buque que también puede ser nombrado como embarcación, barco, nave es por naturaleza un bien mueble, pero que por su especialidad que muchos juristas han reconocido, se le da un tratamiento especial, que se le otorga de bien inmueble por ser objeto susceptible de inscripción registral, por su gran valor económico y además, por su forma constitutiva estando formado por partes importantes, que, si no formaran parte de este, no podría llegar a ser un buque, formando parte necesaria e indispensable para nacer el casco, maquinaria y su estructura formada por la cubierta y el armazón que no pueden ser separadas jamás del buque .

Existe esta correlación entre un bien inmueble de naturaleza una casa y el buque, ya que ninguno puede dividirse sin comprometer la integridad, igualmente el buque como unidad siendo objeto de derecho, quedada toda comprometida al momento de constituirse como garantía hipotecaria.

Esta posición es bastante aceptada por diferentes países, concuerdan con su naturaleza jurídica, pero les otorgan a las embarcaciones la posibilidad de ser tratadas como inmuebles solo en el tanto sea para establecer garantía real de hipoteca.

En nuestro caso, la hipoteca naval es prácticamente desconocida, nuestro sistema jurídico no le da trato especial a este tipo de bienes, estos se rigen por las normas que se aplican a la prenda comercial como lo vimos con anterioridad.

Para comprender con mayor claridad la hipoteca naval, estudiaremos la normativa que corresponde a Panamá y Chile.



## **Capítulo IV. Derecho Comparado**

### **Legislación de Panamá**

Panamá ha sido un país con gran influencia en el sector marítimo a nivel internacional gracias a su canal, así como la posición estratégica de sus puertos con aproximadamente 180 rutas marítimas, su registro de buques es reconocido a nivel mundial, del mismo modo es visto el desarrollo financiero que ha experimentado con el paso del tiempo.

La hipoteca naval en Panamá está regulada bajo la Ley 55 de 6 de agosto 2008 sobre Comercio Marítimo, que deroga el título II del Código de Comercio de Panamá, conforme a las disposiciones de esta ley cualquier tipo de nave registrada en Panamá es susceptible de ser hipotecada, en su artículo 249 del capítulo V, cabe observar su mención respecto a que: las naves mercantes podrán ser objeto de hipoteca naval en los mismos términos establecidos en el Código Civil para la hipoteca de inmuebles toda vez que las prescripciones de dicho código no estén en contradicción con el presente código.

Dejándonos ver este artículo que las disposiciones y procedimientos que son utilizados para la hipoteca de inmuebles pueden aplicarse de manera análoga a la hipoteca de naves mercantes.

Los principios generales de esta normativa es asimilarla lo mejor posible a las disposiciones del Código Civil.

### ***El Contrato de Hipoteca Naval***

El artículo 260 de la ley 55 de 2008, en conjunto con varios artículos de esa ley, fueron modificados bajo la ley 27 de 28 de octubre 2014, estableciendo que el contrato de

hipoteca naval puede ser otorgado dentro o fuera de Panamá y podrá celebrarse en cualquier idioma, debe ser por escrito, en escritura pública o documento privado.

Además, puede celebrarse de acuerdo con las formalidades en el país de su otorgamiento.

El documento privado es un acuerdo escrito entre las partes que no requiere intervención de un notario público. Este tipo de contrato puede redactarse por las partes involucradas. Sin embargo, para que el documento tenga validez legal, las firmas de las partes deben estar autenticadas por un Notario Público o por un Cónsul de Panamá en el ejercicio de sus funciones notariales.

Por consiguiente, el documento en escritura pública es un documento formal otorgado por un notario público bajo su función notarial, este documento se firma y autentica ante notario, otorgándole mayor validez y seguridad jurídica.

En cuanto a los efectos del contrato contra terceros surtirán, a partir de su presentación en el registro Público.

Las partes involucradas están en su derecho para contemplar todos los acuerdos que consideren convenientes, pero en general el contrato debe consignar lo siguiente.

1. El nombre y domicilio del que otorga la hipoteca y del acreedor hipotecario.

2. El importe fijo o máximo del capital garantizado o de las obligaciones aseguradas. La hipoteca garantizará, además del capital o las obligaciones que se estipulan son aseguradas, la totalidad de los intereses que se devenguen, las costas, los gastos de cobranza, las sumas resultantes de la fluctuación de moneda o medio de pago y demás serán acordados por

cualquier otro concepto en el contrato de hipoteca. Se presume, tanto entre las partes como respecto de terceros, salvo prueba en contrario, que las sumas adeudadas, sea en concepto de capital e intereses u otras sumas garantizadas por la hipoteca, serán las que se expresen en el respectivo libelo de demanda.

3. Las fechas de pago del capital o cumplimiento de las obligaciones garantizadas e intereses, o la forma de determinar dichas fechas, salvo que la hipoteca se haya constituido para garantizar obligaciones exigibles a requerimiento, futuras o sujetas a condición suspensiva.

4. El caso de que se hubieran pactado intereses, deberán determinar en el contrato de hipoteca la tasa de interés convenida o la forma de calcularla. Entre otros, los intereses podrán estipularse con referencia al tipo que rige en un determinado mercado, o por el tipo bancario a prestatarios seleccionados en cualquier mercado, o por referencia al costo de fondos. El tipo que puede adaptarse como existente al firmarse el contrato, o según las fluctuaciones que esta sufra en el transcurso del plazo del crédito.

Por otro lado, se observa que los créditos garantizados con hipoteca naval no estarán sujetos a interés máximo y, por tanto, no están sujetos las disposiciones legales que las limitan. No obstante, la Superintendencia de Bancos tiene la facultad de establecer un interés máximo para estos créditos cuando el gravamen hipotecario se constituya sobre naves de servicio interior.

Las estipulaciones a las que se refieren los numerales 3 y 4 podrán estar incluidas en el contrato de hipoteca, en extractos, contratos o anexos, que se adjuntan al contrato de hipoteca para su inscripción.

5. El nombre, el número de patente, distintivos de llamada si los tuviera, toneladas y dimensiones de registro. Si la nave hipotecada estuviera en construcción, se indicarán las circunstancias establecidas en el artículo 263 de la ley 55 de 6 de agosto 2008, reformado bajo la ley 27 de 28 de octubre 2014.

En Panamá puede ser objeto de hipoteca una nave en construcción, sin embargo, se debe cumplir con el numeral 263 como requisito indispensable para esos efectos la nave en construcción debe estar adscrita en el Registro Público la propiedad de la nave, para lo cual servirá como título la certificación del astillero correspondiente en la que conste:

1. El nombre de la persona para la cual se construye.
2. El número de patente y licencia de radio asignados.
3. Las dimensiones, tonelaje y servicio de la nave.
4. El lugar, nombre y dirección del constructor de la nave.
5. La constancia de la intención del constructor de transferir la propiedad de la nave a favor de la persona para la cual se construye y la aceptación de esta. La vigencia del registro preliminar del título y de la hipoteca en los casos de naves en construcción se retrotraerá a la fecha y hora de la anotación en el Diario del Registro Público de dicha inscripción preliminar.

6. Cuando se hipotequen varias naves para garantizar un solo crédito podrá determinarse la cantidad o parte del gravamen de que cada nave debe responder. Si no se hace esta determinación, podrá repetir el acreedor por la totalidad de la suma garantizada contra cualquiera de las naves o contra todas ellas.

En este inciso se muestra la importancia de determinar cómo se va a distribuir la responsabilidad de la deuda entre múltiples naves hipotecadas cuando se garantice un solo crédito.

Por nuestra parte, cuando hablamos de la responsabilidad a la que se somete un bien, el artículo 545 del Código de Comercio (1964) expresa que

La cosa dada en prenda tiene limitada su responsabilidad a la suma que se garantiza con ella. Si fuesen varios los bienes dados en prenda y no hubiere limitado en el contrato la responsabilidad de cada uno de ellos, se entenderá que todos y cada uno responden por la totalidad de la deuda; pero si se hubiere limitado la responsabilidad, cada cosa o grupo de cosas o bienes responderá por la parte que se le hubiere asignado en la garantía.

En síntesis, ambas normas abordan la responsabilidad de los bienes que se dan en garantía. Por lo que, nuestra norma deja claro que la responsabilidad que se establezca será limitada o se ejercerá de forma conjunta según sea el caso.

El párrafo final del artículo 260 termina explicando:

El evento de que la hipoteca se constituya en garantía de crédito determinado en su existencia o cuya cuantía no se pueda precisar al momento de la celebración del contrato de la hipoteca, bastará que se

mencionen los datos indispensables que permitan identificar la relación obligatoria y que se asigne un límite predeterminado de cuantía de la responsabilidad hipotecaria.

Los puntos antes descritos son de conformidad a lo establecido por el artículo 260 donde se establece de forma ordenada los parámetros que el contrato de hipoteca naval debe contener, que es lo que garantiza la hipoteca, dejando claro la característica de ser un contrato bilateral, donde debe ser ejecutado por el deudor o aceptada expresamente por el acreedor.

La hipoteca naval de Panamá también es utilizada para garantizar según lo que menciona el artículo 258 de la ley 55 de 6 de agosto de 2008, el cumplimiento de obligaciones resultantes de facilidades de crédito, tales como líneas de crédito; créditos rotativos, sobregiros o de cualquier otra clase.

Considerando que, el pago de la totalidad de las sumas adelantadas durante la vigencia de este no anulará el contrato de crédito o la hipoteca que garantiza tales obligaciones.

Además, cambios en la moneda, las fechas o medios de pago u variaciones en los intereses no afectará la validez del contrato. Así mismo la sustitución de un deudor por otro no anulará el acuerdo de hipoteca.

### ***Capacidad Para Hipotecar la Nave***

En cuanto a quien puede hipotecar la nave, el artículo 255 le otorga ese derecho a el propietario o a su vez al representante legal con el poder suficiente para poder realizar el proceso de hipoteca, el mismo artículo es práctico cuando prevé diferentes escenarios.

- En caso de naves provisionalmente abanderadas cuyo título de propiedad no este registrado, el propietario puede otorgar hipoteca, pero debe registrarse cuando se inscriba el título de propiedad para que sea válida frente a terceros.
- En situaciones de propiedad compartida, será necesario el acuerdo unánime o de mayoría. No obstante, un copropietario puede hipotecar la parte que le corresponde, siempre que garantice el derecho de tanteo en caso de venta judicial, según estipulaciones del art 24.

Estos aspectos considerados por Panamá subrayan la importancia de la claridad en la titularidad de las naves y se preocupa por proteger los derechos en caso de los copropietarios.

La normativa también plantea cuando la hipoteca se constituya para rendir garantía de obligaciones futuras o sujetas a condición suspensiva, se prescindirá de las disposiciones que son establecidas en los artículos 1591 y 1592 del Código Civil de Panamá. Por el contrario, agrega que las disposiciones establecidas en el art 256 serán aplicadas a las hipotecas ya inscritas cuando esta ley entre en vigencia y que de las mismas se garanticen obligaciones futuras o sujetas a condición suspensiva.

Es evidente que, para constituir una hipoteca naval en Panamá, en términos generales se aplican las mismas disposiciones para la hipoteca y prenda común, cuando solo demostrando libre disposición del bien o un poder otorgado para ello es posible considerar el hecho poder hipotecar.

### ***Inscripción de la Hipoteca.***

En Panamá hay dos formas de inscripción de las hipotecas, la preliminar y la definitiva.

La inscripción definitiva consta cuando se realiza la protocolización del contrato de escritura pública y la misma es debidamente presentada ante la Dirección General de Registro Público de la Propiedad de naves para hacer su registro definitivo.

La inscripción preliminar de los títulos de propiedad e hipotecas navales sobre naves con bandera de Panamá se encuentra regulada en el numeral 251 de la ley 55 de 6 de agosto 2008.

Partiendo de lo anterior, el registro de una hipoteca puede realizarse en el territorio panameño, o se puede realizar una inscripción preliminar ante Consulados Panameños en el extranjero. En ambas circunstancias este proceso debe llevarse a cabo después de la inscripción del título de propiedad en el registro de Naves o puede ser realizada de forma simultánea con la inscripción del título de propiedad.

El procedimiento por seguir, para la inscripción preliminar de los títulos de propiedad e hipoteca naval se realizan a solicitud de la parte interesada, un cónsul de Panamá le dará a llenar un formulario, que está disponible en idioma español e inglés, donde se expondrán de forma resumida las características principales de los documentos a ser sometidos para registro. Esto como un primer paso.

Luego se verifican los datos del formulario con los datos del contrato de hipoteca naval, y una vez comprobado el pago de los derechos de registro, el cónsul tramitará el texto de la solicitud al Registro Público.

Después de recibida la comunicación del cónsul en el registro público, este anotará en el diario por el orden de su hora de llegada y, de no existir impedimento legal procederá su inscripción preliminar, por medio de la digitalización del documento enviado por el



Cónsul y comunicará a este, que se autoriza expedir un certificado de inscripción preliminar.

Si existe razón para que no proceda la inscripción preliminar, el registrador notificara al cónsul, con el fin que se hagan las correcciones o aclaraciones que correspondan, en un plazo de diez días hábiles con el apercibimiento de que quedara sin efecto la anotación hecha en el diario.

Este procedimiento preliminar también, se puede realizar directamente a través de la oficina de Registro en Panamá, enviando los documentos a una firma de abogados, con las firmas de las partes certificadas por el Cónsul. Como alternativa a los documentos no ejecutados serán remitidos a un abogado con Poder Especial para su validación en Panamá.

Para proporcionar mayor flexibilidad, los legisladores panameños bajo las modificaciones que se hizo a la ley 55 de 2008 se incluyó un último inciso al artículo 251 donde los bancos y los armadores pueden inscribir escrituras preliminares en idioma inglés sin tener que traducirlos al español, como era requisito anteriormente.

Esta inscripción preliminar, surtirá los efectos de la inscripción definitiva durante un plazo de seis meses, plazo dentro del cual el interesado deberá hacer protocolizar la hipoteca y presentarla para su inscripción definitiva en el Registro Público, con un intermediario idóneo para ejercer el Derecho en la República. (art. 252 ley 55 de 2008).

Y si la nave estuviere hipotecada, el registro ordenara la inscripción de la nueva hipoteca, cuya anotación es solicitada, con la prelación a la que corresponda. (art 254 ley 55 de 2008).

En este orden de ideas, la cancelación preliminar de una hipoteca, al igual que para su inscripción, se siguen los procedimientos que incluye la solicitud del Cónsul, el cotejo

de datos, y él envió al registro Público, se debe hacer una descripción de la cancelación, y si todo está conforme a lo establecido, se procede a la digitalización del documento de cancelación preliminar de hipoteca.

La inscripción preliminar de la cancelación producirá los efectos de la inscripción definitiva durante seis meses, el interesado debe protocolizar la cancelación y presentarla para su inscripción definitiva en el Registro Público dentro de los seis meses. Si el documento no es presentado para su registro definitivo la anotación preliminar caduca, y sus efectos se retrotraen a la fecha de la anotación preliminar.

Como hemos ampliamente analizado, el proceso de inscripción y cancelación de hipoteca en Panamá se lleva a cabo mediante un proceso que ofrece una ventaja crucial al permitir a los interesados ejercer plenamente de sus derechos de hipoteca por un periodo de seis meses, antes de completar la inscripción definitiva. Este espacio de tiempo brinda flexibilidad y agilidad en las transacciones marítimas, permitiendo a las partes realizar presentaciones con mayor comodidad.

Otra importante observación es que, este trámite se puede llevar a cabo de diferentes maneras, una de ellas es haciendo la inscripción preliminar a través de abogados, lo cual se acopla a las necesidades de los participantes en la transacción, mediante el consulado en el exterior, o en el registro directamente.

Una vez realizados los trámites correspondientes e inscrita la hipoteca en el Registro Público de Embarcaciones de la Autoridad Marítima de Panamá, en ese momento se le brinda al acreedor hipotecario la potestad de ejercer su derecho ya sea embargar, tomar posesión y administrar la nave o venderla para satisfacer el crédito garantizado por la hipoteca.

En cuanto a la manera en que se puede transmitir el crédito hipotecario, la normativa dice que, bajo cualquier título, recordando que debe ser inscrita en el registro mercantil, para tener efectos legales frente a otros, de manera que este acto se puede realizar llenando el formulario de inscripción preliminar que contiene los requisitos esenciales para realizar la inscripción de manera correcta.

### ***Extensión de la Hipoteca***

La hipoteca naval comprenderá junto con el casco, y salvo pacto expreso en contrario, los aparejos, las máquinas y demás accesorios de la nave sobre la cual pesa.

Asimismo, comprende, si no se acuerda otra cosa, los fletes denegados y no percibidos por el viaje que estuviere haciendo, o lo último que hubiera rendido al hacerse efectivo el crédito hipotecario, indemnizaciones que a la nave correspondan por abordaje u otros accidentes que den lugar a estas y por la del seguro en caso de siniestro. (Art 265 de la ley 55 de 2008 así reformada con la ley 27 de 2014). Ante estos supuestos el acreedor puede cobrar al asegurador con el documento de inscripción de hipoteca.

Se toma en consideración también, como asunto importante la pérdida de la nave o en caso de quedar inutilizada para la navegación, el o los acreedores hipotecarios ejercerán sus derechos sobre los objetos salvados o el producto de estos, aun cuando el crédito no está vencido. (artículo 269 de la ley 55 de 6 de agosto de 2008).

Al ser las embarcaciones bienes que están constantemente expuestas a diversos riesgos en alta mar, enfrentándose a diferentes circunstancias, surge la necesidad de querer proteger al acreedor si se presenta un acontecimiento de caso fortuito o fuerza mayor, aunque el crédito no este vencido se pretende con este articulo mostrarle al acreedor que puede acceder a los objetos salvados de dicho acontecimiento.

La nave va a quedar sujeta directa e inmediatamente desde el momento en que la hipoteca naval este debidamente inscrita, sea cual fuere su poseedor.

Si la hipoteca solo afecta una parte de la nave, el acreedor puede embargar y hacer vender dicha parte. (artículo 270 de la ley 55 de 6 de agosto de 2008).

La acción hipotecaria prescribirá junto con la obligación a que accede.

Característica típica de la hipoteca común regulado en el código civil, refiriéndose a su accesoriedad.

El artículo 273 se torna interesante, cuando explica que podrá pactarse en el contrato de hipoteca naval que el acreedor puede tomar posesión y administrar la nave, si lo estima conveniente, para la protección de su crédito, así como cobrar los fletes y aplicarlo al pago de las sumas adeudadas. Incluso el acreedor puede hacer valer este derecho cuando la nave se encuentre en poder de terceros.

Bajo la administración de la nave el acreedor debe brindar un informe cada tres meses al propietario, siempre q no hubiera otro acuerdo.

Al producirse un perjuicio durante la administración de la nave, el acreedor deberá hacerse responsable del pago de estos.

Por su parte el propietario mediante solicitud judicial podrá solicitar que se prive al acreedor hipotecario de la posesión de la nave en caso de mala administración.

Existiendo acreedores de distinto rango, el derecho a tomar posesión y a administrar la nave, se ejercitará de acuerdo con el orden de prioridad de las respectivas hipotecas (artículo 273 de la ley 55 de 6 de agosto de 2008).

Este articulo particularmente, muestra que bajo acuerdo en el contrato de hipoteca el acreedor pueda administrar la nave, lo cual ciertamente se relaciona con la prenda con

desplazamiento, asumiendo responsabilidades y deberes con el bien, aunque esta administración pueda pactarse por un periodo de tiempo.

Las hipotecas navales en Panamá son bastante conocidas en círculos financieros internacionales, se ha considerado a este país como uno de los países con la marina mercante más grande del mundo. Esto se debe claro a la excelente ubicación geográfica de Panamá y anudado a eso hecho tenemos el Canal, que con el proyecto de expansión ha logrado ofrecer sus servicios a buques de gran tamaño y con mayor capacidad de carga, mejor dicho, es un centro de convergencia de rutas.

Gracias a esto, gran parte de las principales instituciones crediticias a nivel mundial están familiarizados con la normativa para establecer hipotecas de embarcaciones de toda clase y dimensión. Lo que hace aún más atractivo a los acreedores es la gran flexibilidad con la que se establecen los acuerdos de forma rápida y cómoda.

### ***Privilegios Marítimos***

A continuación, analizaremos la normativa de Panamá donde se establecen los créditos privilegiados, determinando un orden para el pago dependiendo del tipo de crédito y el privilegio asociado. Esta clasificación se realiza en función de los créditos que recaen sobre la nave, sobre el flete y sobre la carga. En específico expuestos en los artículos del 239 que parte de las disposiciones generales hasta el ítem 243 que enumera los privilegios sobre la carga.

Los relacionados a la nave tipificado en el numeral 244 con una lista en orden de trece ítems:

1. Las costas judiciales causadas en el interés común de los acreedores marítimos.

2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y de salvamento debidos por el último viaje.
3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación.
4. La hipoteca naval.
5. Los créditos a favor del Estado panameño en concepto de tasas e impuestos.
6. Los salarios y estipendios debidos a los estibadores y muelleros contratados directamente por el propietario, operador o capitán de la nave para la carga o descarga de esta.
7. Las indemnizaciones a que hubiera lugar por perjuicios causados por culpa o negligencia.
8. Las cantidades debidas a título de contribución en las averías comunes.
9. Las sumas debidas en virtud de obligaciones contraídas para las necesidades y aprovisionamiento de la nave.
10. Las cantidades tomadas a la gruesa sobre el casco de la nave y aparejos para los pertrechos, armamento y aprestos, si el contrato hubiera sido celebrado y firmado antes de que la nave salga del puerto donde tales obligaciones se contrajeron, y las primas del seguro.
11. Los salarios de prácticos y de guardianes y los gastos de conservación y custodia de la nave, sus aparejos y pertrechos.

12. Las indemnizaciones debidas a los cargadores y pasajeros por falta de entrega de las cosas cargadas o por avería de estas, imputables al capitán o a la tripulación.

13. El precio de la última adquisición de la nave y los intereses debidos.

El artículo 245 expone el caso en que se dé la enajenación del buque sea esta, de forma judicial o extrajudicial, siendo el primer supuesto motivo de extinción de los créditos marítimos, liberando a la nave de las obligaciones económicas asociadas a los créditos, siendo adquirida por su comprador libre de gravamen.

Por el contrario, si la venta es extrajudicial, el comprador adquiere la nave con todos los créditos que la afecten. Exceptuando la hipoteca naval, la cual conserva su validez y afectación incluso después de vendida ante cualquiera de los supuestos anteriores.

Los privilegios sobre el flete, el numeral 247 recoge nueve puntos a considerar:

1. Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.
2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y salvamentos debidos por el último viaje.
3. Los salarios, las retribuciones y las indemnizaciones debidas al capitán y a individuos de la tripulación por el viaje en que fue devengado el flete.
4. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.
5. Los préstamos a la gruesa sobre el flete devengado.
6. Las primas de seguro.

7. Las sumas del capital y los intereses debidos en virtud de obligaciones contraídas por el capitán sobre el flete, con las formalidades legales.

8. Las indemnizaciones debidas a los cargadores o fletadores por falta de entrega de las cosas embarcadas o por las averías de estas imputables al capitán o a la tripulación en el último viaje.

9. Cualquier otra deuda garantizada con un préstamo a la gruesa o con hipoteca naval o prenda sobre el flete debidamente inscrita.

Finalmente, los que se ejercen sobre la carga en el Artículo 248 con nueve postulados:

1. Las costas judiciales hechas en el interés común de los acreedores.

2. Los gastos, las indemnizaciones y los salarios de asistencia y salvamento debidos por el último viaje.

3. Los impuestos comerciales o los derechos fiscales debidos por las mismas cosas en el lugar de la descarga.

4. Los gastos de transporte y los de la carga.

5. El alquiler de los depósitos de las cosas descargadas.

6. Las sumas debidas por contribución en las averías comunes.

7. Los préstamos a la gruesa y las primas del seguro.

8. Las sumas del capital y los intereses debidos por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga con las formalidades debidas.

9. Cualquier otro préstamo con prenda sobre la carga, si el prestamista posee el Conocimiento.



Queda en manifiesto, que esta normativa establece un orden específico, facilitando la resolución de disputas y la gestión financiera en el ámbito marítimo cuando existan este tipo de privilegios, de eso podemos tener certeza, pero también, se nos deja una lista con prioridad de pago, para que como acreedores de una hipoteca naval consigamos la retribución de lo prestado.

Mientras que la legislación panameña hace una distinción de los privilegios, en nuestro caso retomamos lo que el artículo 540 del Código de Comercio establece, proponiendo para todos los efectos que los bienes afectados por prenda garantizarán al acreedor, con privilegio especial, el importe de la operación y los intereses, comisiones y gastos, y ambas costas, quedando sujeto el bien a cubrir con su valor total los rubros anteriores. Dicho de otro modo, el precio del objeto dado en garantía responde en forma general ante los privilegios. Entonces el bien otorgado mediante la prenda debe ser suficiente para cubrir todos estos elementos.

### **Legislación de Chile**

La legislación chilena tiene regulada lo que corresponde a la hipoteca de naves en la ley número 18680 la última versión data del 20 de enero de 1988 donde se sustituye el libro III “Del Comercio Marítimo” del Código de Comercio derogando la ley N° 3500.

### **Generalidades, Naves y Artefactos Navales**

#### ***Concepto***

La ley 18680 en el numeral 826 empieza dando un concepto de nave, “Nave es toda construcción principal, destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión”. Por su amplitud sometemos bajo este concepto a cualquier construcción naval que sea utilizada para la navegación.

Y en una segunda parte del artículo abarca el concepto de artefacto naval al referirse de la siguiente manera:

Artefacto naval es todo aquel que, no estando construido para navegar, cumple en el agua funciones de complemento o de apoyo a las actividades marítimas, fluviales o lacustres o de extracción de recursos, tales como diques, grúas, plataformas fijas o flotantes, balsas u otros similares. No incluyen las obras portuarias.

Por su parte el ordinal 827 menciona sobre qué es lo que abarca el concepto de una nave la cual textualmente dice “comprenderá el casco como la maquinaria y las pertenencias fijas o móviles que la complementan. No incluye el armamento, las vituallas ni fletes devengados”. El artículo delimita que elementos van a estar dentro del concepto de nave y cuáles no, además resulta pertinente tanto en términos legales como prácticos, podemos pensar cuando se pretenda determinar la responsabilidad si ocurre algún daño o pérdida, esta definición nos sirve como referencia para identificar los componentes que están cubiertos.

La legislación chilena regula de manera específica la naturaleza jurídica de una nave, como lo establece el artículo 828 de la ley 18680 define la nave como un bien mueble: “la nave es un bien mueble, sujeto a las normas que se establecen en este libro y demás leyes especiales. En su defecto se aplicarán las disposiciones del derecho común sobre los bienes muebles”.

Siempre que la nave cumpla con las reglas establecidas en este código se le van a aplicar dichas normas, sin embargo, si la nave esta fuera del rango permitido por esta ley especial para ser objeto de hipoteca, será regulada con las disposiciones del derecho común.

Precisamente, bajo lo estipulado en el artículo 832 de la ley 18680 establece los requisitos legales para la enajenación de naves y artefactos navales haciendo una distinción entre naves mayores y menores.

- Enajenación de naves mayores: Para la enajenación de naves mayores por acto entre vivos y la constitución de derechos reales sobre ellas, se efectuarán por escritura pública cuando ocurran en Chile.
- Los actos y contratos respecto de naves menores: Deberán constar por escrito y las firmas de los otorgantes ser autorizadas por notario.
- Los actos que se otorguen en el extranjero: Se regirán por la ley del lugar de su otorgamiento, con todo, la transferencia del dominio y la constitución de derechos reales que pueden producir efecto en Chile deberán constar, a lo menos, en instrumentos escritos cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe y, además, se inscribirán y anotarán en los registros respectivos en Chile (832 de la ley 18680).

***De la Hipoteca Naval y la Prenda Sobre Naves Menores.***

Para que se pueda constituir una hipoteca naval, es necesario que la nave o el artefacto naval tenga las dimensiones establecidas por la ley las cuales corresponden para las mayores deben tener un arqueado bruto de cien o más, respectivamente las menores serán consideradas aquellas que tengan un arqueado bruto menor a cien.

Como requisito indispensable para que por consiguiente sea objeto de hipoteca deben estar debidamente inscritas en los respectivos registros de Matrícula de la República (artículo 866 de la ley 18680).

Por descarte todos aquellas naves y artefactos navales que no cumplan con las medidas ya estipuladas podrán ser objeto de prenda, las cuales deben seguir lo establecido por las reglas comunes.

El artículo 881 menciona que las naves menores podrán ser gravadas con prenda, cualquiera que sea la naturaleza de esta debe ser anotada al margen de la inscripción de la nave en el registro de Matriculas, ya que sin este requisito resulta imposible a terceros. La anotación va a sustituir, además, a cualquier inscripción y publicación exigidas por las normas que regulen la clase de prenda de que se trate, respecto a la anotación debe ser fechada y numerada.

Entre otras cosas, el orden de anotación determina el grado de preferencia entre las prendas.

Teniendo en cuenta lo anterior, las disposiciones anteriores se aplicarán a los artefactos navales no susceptibles de hipoteca naval.

En estos términos, es razonable analizar la perspectiva del legislador chileno que va de la mano con la idea del valor económico que pueda tener la nave dependiendo de su dimensión y el valor económico de una nave no solo puede estar determinado por sus dimensiones físicas. Podría ser una nave con dimensiones de una nave menor con un valor económico mayor al que tiene una con dimensiones mayores, puesto que juegan un papel importante los elementos constitutivos, pertenecientes y accesorios de la nave.

### ***Capacidad Para Hipotecar***

El artículo 867 menciona que: “solo el propietario, tiene la capacidad para hipotecar la nave o el artefacto naval”. Lo que significa que bajo presunción esa persona con la

capacidad para hipotecar es quien se muestra como dueño, bajo su nombre y esta consta en el registro.

Junto con lo mencionado, hay dos formas en las que el proceso de hipoteca se da, la primera sección del artículo menciona cuando la hipoteca se realice en el territorio de Chile siempre debe constituirse en escritura pública, la que puede contener el contrato a que accede. “la hipoteca naval deberá otorgarse por escritura pública. Podrá ser una misma la escritura de hipoteca y la del contrato a que acceda”.

La segunda, es donde el artículo señala que cuando la hipoteca se otorgue en el extranjero se registrará por la ley del lugar donde se otorgó. Pero para que surta los efectos en Chile es requisito su inscripción para lo cual al debe constar por escrito, que consten las firmas de autorización del ministro de fe o por un cónsul chileno en este país extranjero. Así el artículo se expresa:

Cuando la hipoteca se otorgue en el extranjero se registrará por la ley del lugar de su otorgamiento. Con todo, para que pueda inscribirse en Chile la hipoteca deberá constar, a lo menos, en instrumento escrito cuyas firmas estén autorizadas por un ministro de fe o por un cónsul chileno. (artículo 868 ley 18680 de 11 de enero de 1988)

De tal manera que se manifiesta la formalidad con la que se debe otorgar el documento contractual.

El artículo 878 prevé el caso donde el propietario de la nave o del artefacto naval gravado por hipoteca, ejerza su derecho de enajenarlos o hipotecarlos, no obstante, cualquier estipulación en contrario. Sin embargo, la enajenación que diere lugar al cambio de la nacionalidad de la nave, y que no hubiera sido consentida por el acreedor hipotecario

es nula, constituye fraude y sujeta al vendedor a las penas indicadas en el art 467 Código penal.

En lo concerniente a este derecho que tiene el propietario de la nave de enajenarla cuando así lo decida, no se ve limitado, simplemente debe cumplir con señalarle a su acreedor de este acto cuando se requiera de un cambio de nacionalidad para no incurrir en la nulidad y evitar una sanción penal. Esto para proteger los derechos del acreedor, debido a que el propietario de la nave puede haber asegurado un crédito ajeno.

El ordinal 869 de la ley 18680 se pronuncia respecto a los contratos hipotecarios celebrados en país extranjero darán hipoteca sobre naves o artefactos navales matriculados en Chile, desde que se inscriban en el registro que se establece en el artículo 871.

#### ***Formalidades Del Contrato de Hipoteca***

El artículo 870 se centra, en el instrumento en el que se constituya la hipoteca de una nave o artefacto naval deberá contener los siguientes requerimientos:

1. Nombre, apellido, nacionalidad. Profesión y domicilio del acreedor y del deudor y di de trata de personas jurídicas, sus nombres y domicilios.
2. Nombre de la nave o individualización del artefacto naval, la matrícula que pertenezca y el número que en ella le haya correspondido y su tonelaje de registro bruto o el desplazamiento liviano del casco, según corresponda.
3. La fecha y la naturaleza del contrato al que accede la hipoteca, y
4. El monto del crédito garantizado, intereses convenidos, plazo y lugar para el pago.

Es adecuado mencionar que estos requerimientos, pueden variar dependiendo de cada legislación interna, sin embargo, por lo general se manejan muy similares,

considerando las ya expuestas por la regulación de Panamá y las previstas para las hipotecas y las prendas en nuestro país.

En todo caso, los requisitos se dirigen hacia las generalidades de las partes, que debe ser convencional, ambas partes deben estar de acuerdo con realizar dicho contrato, fechas de realización del contrato, monto del crédito, interés, plazo, características del objeto a hipotecar entre otras que acuerden las partes.

### ***Inscripción de Hipoteca***

En cuanto a su inscripción, la hipoteca naval chilena deberá inscribirse en el Registro de Hipotecas, Gravámenes y Prohibiciones de la Dirección General del Territorio Marítimo y de Marina Mercante; no tendrá valor alguno sin este requisito y se tendrá como su fecha aquella en que su requerimiento fue registrado en el libro repertorio respectivo. El orden de inscripción en el registro de Hipotecas, Gravámenes y prohibiciones determina el grado de preferencia de las hipotecas (art. 871 y 872 de la ley 18680 de 11 de enero de 1988).

Cuando se trate de la hipoteca de una nave o de un artefacto naval en construcción en la escritura deberá incluirse las mismas menciones indicadas en el artículo 870, salvo las señaladas en el número 2, las que se sustituirán por la individualización del astillero donde se esté construyendo; la fecha en la que se inició la construcción y aquella en la que se espere que termine; el largo de la aquilla o del casco, el tonelaje presumido, y aproximadamente sus otras dimensiones. Se expresará también en la escritura, la matrícula a que pertenezca, el número que en ella le haya correspondido y el nombre o individualización, si ya los tuviere.

Además, se consideran partes integrantes de una nave o artefacto naval en construcción y sujetos a la garantía, los materiales de cualquier naturaleza susceptibles de ser individualizados como especies o cuerpos ciertos, que se hallen acopiados o depositados en el astillero y que estuvieran destinados a la construcción. Lo anterior aun cuando no hayan sido incorporados todavía a la nave o artefacto naval, con tal que dichos materiales, equipos o elementos sean suficientemente identificados en la escritura de constitución de la hipoteca. (artículos, 873 y 874 de la ley 18680 de 11 de enero de 1988)

La hipoteca constituida en conformidad con el artículo anteriores, continuara gravando la nave o artefacto naval una vez finalizada la construcción, salvo que se acuerde otra cosa.

#### ***Extensión de la Hipoteca Naval***

El artículo 876 dispone:

La hipoteca naval comprende el casco, las maquinarias y las pertenencias fijas o móviles de la nave. Comprende también en flete y las subvenciones u otros subsidios otorgados por el Estado, si así se acuerda. Las partes comprendidas en la nave, no podrán ser objeto de garantías en forma independiente.

A continuación, el artículo 877 enuncia:

En casos de pérdida, grave deterioro o innavegabilidad permanente o total de la nave o artefacto naval el acreedor hipotecario puede ejercer sus derechos sobre lo que reste, se salve o recupere, o sobre su valor de realización, aunque el crédito no hubiere vencido.



Salvo que la nave o artefacto naval hubiere sido reparados, el acreedor hipotecario podrá ejercer sus derechos sobre los siguientes créditos que sea titular el deudor.

1. Indemnizaciones por daños materiales, ocasionados a la nave o artefacto naval;
2. contribuciones por avería común por daños materiales sufridos por la nave o artefacto naval;
3. Indemnizaciones por daños provocados a la nave o artefacto naval con ocasión de servicios prestados en el mar,
4. Indemnizaciones de seguro por pérdida total o de averías parciales de la nave o del artefacto naval.

Entonces, según pudimos apreciar, los artículos anteriores resultan pertinentes en cuanto a la extensión de una nave hipotecada, por cuanto son importantes los activos de esta puesto que ante un inconveniente se tiene a disposición otros términos en los que esos otros valores reemplazan el valor de la nave.

La hipoteca de una nave se extinguirá cuando se produzca la venta judicial de la misma, siempre y cuando se realice una subasta previa citación personal de los acreedores hipotecarios de grado preferente. Durante las gestiones de citación, los acreedores podrán disponer entre exigir el pago de sus acreencias sobre el precio del remate o conservar sus hipotecas sobre la nave subastada, siempre que sus créditos no estén vencidos. Si no dicen nada dentro del plazo señalado se entenderá que optan por ser pagados sobre el precio de la subasta. (artículo 879 ley 18680 de 11 de enero de 1988).

### ***Registro de Naves***

La inscripción de los demás actos relativos a las naves y artefactos navales requieren de esta solemnidad, se efectuarán en alguno de los siguientes registros.

1. Registro de Matriculas de naves mayores
2. Registro de Matriculas de naves menores
3. Registro de Matriculas de naves en construcción;
4. Registro de Matriculas de artefactos navales y
5. Registro de Hipotecas, Gravámenes y Publicaciones.

Tales registros se rigen por su propio reglamento, donde establecen las formalidades y solemnidades de las inscripciones.

Con lo que hemos analizado, resulta pertinente la distribución de los registros con los que cuenta el sistema chileno, esto les permite menos margen de error en las inscripciones al contar con un registro para cada categoría, sin embargo, mantener diferentes reglamentos para cada una de estas se puede tornar en una desventaja generando confusiones y complicaciones administrativas. Esta fragmentación podría generar inconsistencia en los procedimientos y requisitos entre los distintos registros, resultando interpretaciones erradas.

### ***Privilegios y la Hipoteca Naval***

La normativa de Chile se concentra en los privilegios y la hipoteca naval a partir del título tercero de la ley 18680 en su artículo 839 a manera introductoria establece que los privilegios que en seguida se establecen serán preferidos y excluirán a cualquier otro privilegio general o especial que estén regulados por otra normativa, cuando se refieran a los mismos bienes y derechos.

Por otro lado, el párrafo tercero destaca limitaciones a la hora de constituir garantía sobre ciertas partes de la nave, no se puede constituir prendas, gravámenes, prohibiciones y embargos independientes sobre partes o pertenencias ya incorporadas a naves o artefactos navales. Este enfoque lleva razón ya que se considera la nave como una unidad, y cualquier intento de establecer garantías independientes sobre partes de la nave podría repercutir con el funcionamiento de esta. Además, el artículo establece sanciones penales en caso de incumplir con esta previsión.

Por el contrario, no se extinguirán los ya constituidos sobre motores, equipos de comunicación o de detección submarina y aparejos de pesca de naves menores, ya que estos elementos se consideran separados de la nave por lo que no están sujetos a la restricción de no poder rendir garantía.

A propósito de Los privilegios sobre la nave y los fletes, con base en los artículos del 842 hasta el 865 de la Ley 18680 de 11 de enero de 1988, realizamos un análisis relevante para los respectivos privilegios que forman parte de la legislación chilena.

Los artículos antes mencionados tienen una compleja estructura de los privilegios sobre las naves, los fletes y las mercancías transportadas.

De entrada, en este análisis, vemos como el legislador chileno mencionan que los privilegios marítimos otorgan a los acreedores el derecho de perseguir la nave y hacerse pago con su producto preferentemente a otros acreedores, estableciendo un orden de prelación, y dicho principio es acorde con lo que se establece en el convenio internacional de los privilegios marítimos y la hipoteca naval Ginebra 1993, en el numeral 8.

Por su parte, el artículo 843 le da la facultad al que posee la titularidad de un privilegio, de ejercer su derecho de persecución y hacer solicitud de retener la nave en cualquier lugar donde esta se encuentre.

Los créditos que gozan sobre la nave, con preferencia a los hipotecarios son:

Los créditos privilegiados que incluyan costas judiciales, beneficios derivados de contratos, derechos y tasas portuarias, gastos por auxilio en el mar, canales y vías navegables, entre otros. Igual tienen esta preferencia las indemnizaciones por muerte o lesiones corporales de los trabajadores, ya sea en tierra, abordó o en el agua siempre que el accidente sea consecuencia de la explotación de la nave.

Los créditos hipotecarios y los créditos caucionados con prenda sobre naves menores van a tener preferencia sobre:

Los créditos por el precio de venta, construcción, reparación, suministros de productos o materiales indispensables para la explotación de la nave, los créditos originados por contratos de pasaje, fletamento o transporte de mercancías, indemnizaciones por daños, entre otros citados por la norma.

Los privilegios se extienden también a la mercancía transportada propuesta por el siguiente ordinal:

Art 861- Gozan de privilegio sobre las mercancías y concurrirán sobre su valor de realización, en el orden que a continuación se enumeran, los créditos que provengan de:

1. Costas judiciales y otros desembolsos causados con ocasión de un juicio, en interés común de los acreedores del dueño de las mercancías, para la conservación de estas o para proceder a su enajenación forzada y a la distribución de su precio;

2. Reembolso de los gastos y remuneraciones por auxilio en el mar en cuyo pago deba participar la carga, y contribuciones en avería gruesa;
3. Extracción de mercancías naufragas, y
4. Fletes y sus accesorios, incluyendo los gastos de carga, descarga y almacenaje, cuando correspondan.

Existiendo la posibilidad en Chile de hipotecar una nave en construcción, en esta sección también goza de privilegio desde que la nave se encuentre a flote. (artículos 842, 865 de la ley 18680 de 11 de enero de 1988)

La importancia de establecer toda esta lista es brindarle al acreedor seguridad financiera, sabiendo este en que posición se encuentra, así como prevenir los abusos y fraudes, fortaleciendo la estabilidad en el comercio internacional.

En todo caso, para comprender la importancia que tienen los privilegios marítimos, entraremos a realizar un breve análisis del tema, esto con el objetivo de entender en que posición queda la hipoteca naval como herramienta de garantía.

### **Los Privilegios Marítimos**

Los privilegios marítimos son privilegios especiales del Derecho marítimo, que se encuentran regulados en normas especiales o leyes nacionales de navegación y comercio marítimo y también se encuentra documentado en el Convenio Internacional de los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval en su artículo cuarto (Ginebra 1993).

Podemos decir que los privilegios son créditos que cumplen la función de gravar un bien sin necesidad de ser registrados, se encarga de establecer prioridades a la hora de

cancelar deudas de acreedores. Brindando en los casos pertinentes el derecho que corresponde a cada una de las partes.

Este Derecho asegura el cumplimiento con prioridad de pago que corresponda según el mencionado artículo cuatro del convenio, los cuales serán aplicados contra el propietario, el arrendatario a casco desnudo, el gestor o el naviero. Este privilegio permite al acreedor el embargo preventivo del buque en caso de impago.

Alcántara Jenny expone que “los privilegios marítimos a nuestro juicio constituyen una regla 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 preminencia a ese crédito, frente a cualquier otro”. (Alcántara Jenny, 2018, p. 24).

Los privilegios del artículo 4 del Convenio Internacional de los Privilegios marítimos y la Hipoteca Naval (Ginebra 1993) los mencionaremos a continuación:

- a. Los salarios y cuotas de seguridad social de la tripulación.
- b. Las indemnizaciones provenientes de daños personales por muerte o lesiones corporales sufridas a causa de la explotación del buque, tanto en el agua como en tierra.
- c. Las recompensas por salvamento.
- d. Los derivados de los derechos de puerto, amarre, tasas portuarias entre otras.
- e. Los nacidos por culpa extracontractual, por pérdida de materiales causados por la explotación del buque, diferentes de la pérdida o daño al cargamento, los contenedores y los efectos del pasaje transportados a bordo del buque.

Por ser estos créditos no inscritos y no observados por un comprador, tienen un plazo limitado de un año, exceptuando los del punto uno, que será contado a partir del de enrolamiento del acreedor a bordo del buque. Transcurrido el plazo, los derechos ya no se pueden reclamarse al nuevo propietario de la embarcación. Para los demás supuestos el plazo corre a partir de la fecha de nacimiento del crédito. Dicho lo anterior este plazo no puede ser objeto de suspensión ni interrupción.

Los Estados parte de este Convenio pueden establecer otros privilegios marítimos en su regulación interna, distintos de los anteriores, pero estos deben ser pospuestos a los establecidos en el convenio, así como las hipotecas, cargas o gravámenes inscritos.

Habiendo analizado de forma muy general los privilegios marítimos, estos suponen una desventaja para el acreedor de una hipoteca naval, ya que, habiendo un exceso en el uso de estos privilegios, y a pesar de tener el acreedor hipotecario un derecho preferente, se ve superado por el pago de estos demás créditos marítimos privilegiados, tal afirmación se ve reforzada precisamente en el artículo cinco del convenio antes mencionado.

### **Ventajas y Desventajas de la Hipoteca Naval**

#### **Ventajas**

La regulación de la hipoteca naval, en caso de los propietarios de naves, permite obtener los préstamos utilizando sus naves como garantía de créditos, de forma rápida.

Una importante ventaja que se ve presente en las regulaciones que analizamos anteriormente es que, los contratos de hipoteca naval pueden realizarse en el país de origen, lo que permite flexibilidad a la hora de llegar a realizar los contratos, y serán regulados por el país donde se otorguen.

Por otro lado, le brinda protección de los derechos de partes, marcando de forma segura el riesgo más grande al que se ven expuestas las naves, siendo que se exponen a diversos acontecimientos en el mar.

En cuanto al mercado financiero, la regulación de la hipoteca naval puede diversificar las opciones de financiamiento y promover la inversión.

Una regulación sólida puede impactar una importante expansión y modernización de flotas de empresas dedicadas a la industria marítima, diversificar sus operaciones, creando oportunidades de empleo en diferentes áreas tales como logística, administración, mantenimiento y operación de naves, entre otras.

También, la regulación de la hipoteca naval, incentiva a los países que la regulan a modernizar sus embarcaciones, aumentar su flota, mejorando con esto la competitividad y eficiencia del transporte.

### **Desventajas**

En cuanto a las posibles desventajas, se debe tomar en cuenta para crear una regulación las tendencias económicas y las metas de desarrollo que el país en específico tiene. Se debe considerar como se lleva a cabo un análisis comúnmente para cualquier normativa si la población está relacionada con dicha normativa, o la aceptación que pueda tener la misma con los administrados, así como tener presente si existe una necesidad actual que merece llevar a cabo todas las consideraciones necesarias para suplir ese vacío existente. Saber identificar los desafíos a los que la regulación puede enfrentarse, puede marcar un punto de partida.



Otra desventaja es lo que conocimos con los privilegios marítimos los cuales tienen prioridad en su pago, donde la hipoteca naval tiene que lidiar con una lista de créditos marítimos que tienen privilegio de prelación antes que la hipoteca naval.

Se debe considerar los posibles riesgos a los que se pueden enfrentar las entidades financieras, cuando surgen dificultades económicas en la industria marítima.

Finalmente, pensar en el daño ambiental que pueden causar las embarcaciones no está de más, se debe tener en consideración que se debe cumplir con los parámetros de la descarbonización fomentada por las Naciones Unidas para no incurrir en una inversión que no esté conforme a la sostenibilidad.

## **Conclusiones**

El transporte por mar es una actividad que esta siempre en un continuo proceso tanto de expansión como de modernización, cumpliendo con las necesidades de traslado de personas e intercambio comercial de toda clase de productos vitales y necesarios para el desarrollo de la correlación entre consumidores y productores.

Las Naciones Unidas sabiendo del aumento de la flota en los últimos decenios, se mantiene anuente a la incorporación de regulaciones, para la mejora universal de los avances que se presentan con el paso del tiempo.

Es tanto así que según el sitio oficial de la Organización Marítima Internacional (OMI) dicta que aproximadamente el 80% de transporte mundial de mercancías entre los pueblos y comunidades de todo el mundo se realiza por mar, siendo este de bajo costo y seguro. Además, este fenómeno fomenta el comercio y contribuye a la prosperidad de los países.

La OMI como autoridad mundial tiene como función principal establecer un marco normativo justo y eficaz, que se adopte y aplique al plano internacional en materia de transporte marítimo.

Los organismos internacionales consientes de la necesidad de unificar normas con el propósito de facilitar a nivel internacional una serie de disposiciones respecto a temas de interés internacional, crean tratados y convenios internacionales que los estados parte se comprometen a seguir, logrando un marco jurídico transfronterizo, tal es el caso de la hipoteca naval que bajo el Convenio internacional de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de 1993 dado en Ginebra se han estipulado los lineamientos a seguir.

Gran parte de los países que se han suscrito al Convenio de Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval de Ginebra de fecha 6 de mayo de 1993, tienen regulada la figura de la hipoteca naval y sus respectivos privilegios ya sea sobre la carga el flete y la nave, haciendo con esta un complemento para el desarrollo íntegro de la norma establecida en el territorio nacional, unificando el derecho marítimo interno con el derecho marítimo internacional, brindando seguridad jurídica a los administrados.

Basados en el desarrollo de la historia que fue planteada en nuestra investigación, se llegó a evidenciar que las embarcaciones u objetos navales han sido y continúan siendo objetos de primera necesidad para el intercambio comercial internacional, que por su utilidad se empezó a ver como una herramienta de trabajo, surgiendo de este modo la necesidad de las poblaciones de regular las actividades que se derivan del mismo. Pasando a las embarcaciones a ser parte de la garantía real hipotecaria, la razón de este hecho lo asociamos en que en sus inicios la prenda requería de la entrega física del bien hasta el cumplimiento de la obligación, este sistema no era funcional para los deudores que ofrecían sus naves como garantía, puesto que necesitan de ella para poder solventar dicho préstamo.

Comprensible la forma en la que se logró solucionar el inconveniente que se presentó en aquella época, sin embargo, hoy por hoy contamos con la prenda que debe ser registrada y que no requiere de un desplazamiento posesorio, subsanando el problema.

Bajo el análisis jurídico de la hipoteca y la prenda como medio de garantía real, llegamos a la conclusión de que los bienes son parte de nuestro entorno y forman nuestro patrimonio, de tal manera que las embarcaciones han sido consideradas por la normativa y por la doctrina como bienes muebles con los que el dueño puede disponer de ellos y por tanto pueden constituirse derechos reales.

Las figuras que analizamos ya sea la prenda, la hipoteca y la hipoteca naval se comparten características muy similares y que los elementos que las constituyen son los mismos los personales, reales y formales, su forma de constitución y registración de igual forma cumplen una función, y para que surtan efectos jurídicos frente a terceros deben estar registradas en el respectivo registro, así como toda modificación ser anotada al documento de constitución. El derecho de enajenar lo conserva el propietario con el apercibimiento de comunicarlo a su acreedor.

En este sentido, se puede afirmar que actualmente, y bajo los análisis de la normativa no se encontró un fundamento legal para otorgarle a las embarcaciones un trato diferente.

Sin embargo, hay que considerar que ha sido una trayectoria de costumbre la que ha mostrado la forma en la que deben ser tratadas este tipo de embarcaciones, no por el hecho de no poder ser susceptible de prenda, sino por permanecer bajo este modelo de hipoteca mobiliaria por siglos. Cabe destacar desde este punto, que la regulación respecto a dicha figura trata de abarcar de forma más extensa ciertos riesgos que se pueden presentar en el mar, así como los privilegios marítimos y su prelación respecto a la nave, flete y mercancías.

Al decir esto confirmamos que ambas figuras son utilizadas para rendir garantía real las cuales funcionan como medio para disminuir el riesgo de no pago, el acreedor por otra parte tiene el derecho de perseguir el bien no importa si pasa de mano en mano, ejecutar su garantía y hacerse pago de su crédito.

Por otro lado, y a propósito de los créditos son los que han hecho posible para muchos un desarrollo industrial, conforme a lo que estudiamos con la normativa de Chile y

Panamá, prevén diferentes escenarios en los que el acreedor puede recuperar parte de lo prestado e incluso todo cuando sucede un acontecimiento como parte de la movilidad constante en la que los buques están, sin embargo, no existe crédito sin pensar en un posible riesgo, ya sea por el impago del deudor que puede incidir parcial, total o incluso en la pérdida del bien susceptible de ser hipotecado o prendado.

Atendiendo al tema de la dualidad que mantiene la regulación de Chile con las naves mayores y menores, es indudable que este caso está estrechamente relacionado al valor económico de una nave menor la cual se rige por los lineamientos del derecho para las prendas comerciales, no es práctico esta separación hecha por el legislador, dado que como mencionamos en el desarrollo de la investigación el valor económico asociado a los bienes muebles ya no es cierta.

Por otro lado, analizamos el comercio de nuestro país el cual ha surgido como una ventaja para los diferentes sectores de desarrollo económico, como las empresas pequeñas, medianas y grandes que en conjunto con PROCOMER logran generar una estrategia para llegar a mercados globales, haciendo posible la exportación de diferentes productos los cuales están en este momento siendo parte del pilar en la estrategia económica en nuestro país.

Costa Rica se ha esforzado por crear alianzas haciendo uso del Tratado de Libre Comercio, así como su adhesión a diferentes convenios internacionales, todo con el objetivo de seguir potenciando el trabajo que hasta ahora ha cubierto muchas plazas de empleo, haciéndose notar por su facilidad para las transacciones de comercio exterior, mostrándose líder en las exportaciones. No resulta imposible considerar que los

legisladores consideren a futuro implementar la hipoteca naval como medio de garantía real.

Bajo los análisis realizados no se encontró que exista realmente una necesidad en este momento de legislar la hipoteca naval y creación de registro naval como herramienta de crédito para el comercio costarricense, puesto que Costa Rica de previo sin dicha regulación ha logrado mantener una interacción activa con las exportaciones e importaciones que mantienen a nuestro país en una buena posición internacional sin depender de la hipoteca naval como mecanismo de financiamiento.

## Bibliografía

Alcantara, J. (2018). *La hipoteca naval y su ejecucion en la republica*

*Dominicana[Maestria en Derecho maritimo]*. Universidad Apec, Republica

Dominicana. [https://catalogobiblioteca.unapec.edu.do/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=53684&query\\_desc=an%3A%2244555%22](https://catalogobiblioteca.unapec.edu.do/cgi-bin/koha/opac-detail.pl?biblionumber=53684&query_desc=an%3A%2244555%22)

Anders, V. et al. (2001-2024). Diccionario etimologico Castellano en Linea.

<https://etimologias.dechile.net/pignus>

Artavia, S., y Picado, C. (2016). *Curso de Procesal Civil* (1 ed., Vol. 2). Investigaciones jauridicas S.A.

Atienza, N., Blasco, G., Carrion, O., Belmonte, D. V., Dadia, D., Montanez, R., . . .

Serra, R. (2015). *Derecho Civil III*. Tirant to Blanch.

Atilio, C. A. (1994). *Derecho registral*. Buenos Aires: Astrea.

Barrantes, E. (2002). *Un camino al conocimiento un enfoque cuantitativo y cualitativo* (1 ed.). San Jose, Costa Rica : EUNED.

Brenes, C. A. (1963). *Tratados de los Bienes* (1 ed.). Costa Rica.

Cabanella, G. (2006). Diccionario Juridico Elemental. (1[Electronica]). (Heliasta, Ed.)

[https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898\\_2.pdf?app=cidh&class=2&id=36379&field=168](https://biblioteca.corteidh.or.cr/engine/download/blob/cidh/168/2021/11/74898_2.pdf?app=cidh&class=2&id=36379&field=168)

Constitucion Politica de Costa Rica (1994, 08 noviembre).

[https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=871&nValor3=0&strTipM=TC](https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=871&nValor3=0&strTipM=TC)

Convenio Internacional Sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval (celebrado del 19 de abril al 6 de mayo de 1993). [https://unctad.org/system/files/official-document/aconf162d7\\_es.pdf](https://unctad.org/system/files/official-document/aconf162d7_es.pdf)

Decreto Ejecutivo 40803. (2017, 12 de diciembre). *Reforma Organizativa y Funcional de la Division Maritima Portuaria del Ministerio de Obras Publicas y Transportes*. [https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=86011](https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=86011)

Duran, A. S. (junio de 2013). La Echazon Tipo de Averia Gruesa. *Revista Judicial, Costa Rica*(108), 164-169. [https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial\\_108.pdf](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial_108.pdf)

Duran, R. A., Perez, V. V., y Monge, I. D. (Junio de 2013). La Echazon (Tipo de Averia Gruesa). *Revista Judicial*(108), 168. Retrieved 02 de Diciembre de 2023, from [https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial\\_108.pdf](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial_108.pdf)

Garcia, G. J. (1992). *Los Privilegios Maritimos sobre el Buque [ Tesis para el doctorado en Derecho]*. Universidad Carlos III de Madrid, Madrid. <https://core.ac.uk/download/pdf/29399259.pdf>

Gil, O. B., Mejias, j., Romero, A., y Erazo, C. (Diciembre de 2022). Lex Poetelia Papiria (326 a.C. ) Como Transformacion de la Obligacion Penal y Corporal en Patrimonial. *Justicia(s) Revista de Derecho*, 1(1), 113-127. <https://repositorio.uotavalo.edu.ec/handle/52000/707>



Jimenez, B. J. (2013). La obligacion Civil Romana y las Garantias del Derecho de Credito.

*Revista Judicial*. San Jose, Costa Rica. [https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial\\_109.pdf](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/images/DocsRevista/revistajudicial_109.pdf)

Jimenez, M. D. (2017). *La escasa regulacion en el derecho concursal costarricense con respecto a los acreedores con garantia mobiliaria. [Maestria Profesional en el*

*Derecho mencion en Derecho Comercial]*. Universidad Latina, Costa Rica .

[https://repositorio.ulatina.ac.cr/bitstream/20.500.12411/1866/1/TFG\\_Ulatina\\_Daniel\\_Jimenez\\_Medrano.pdf](https://repositorio.ulatina.ac.cr/bitstream/20.500.12411/1866/1/TFG_Ulatina_Daniel_Jimenez_Medrano.pdf)

Ley n° 14. (2014, 25 julio). *Ley de Navegacion Maritima España*.

<https://faolex.fao.org/docs/pdf/spa136845.pdf>

Ley n° 18680. (1988, 20 enero). *De la Navegacion y el Comercio Maritimo* (Chile).

<https://www.bcn.cl/leychile/navegar?idNorma=30066>

Ley n° 3284. (1964, 30 de abril). *Codigo de comercio*. (Costa Rica)

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=6239](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=6239)

Ley n° 55. (2008, 6 agosto). *Del Comercio Maritimo* (Panama).

<https://docs.panama.justia.com/federales/leyes/del-comercio-maritimo-aug-7-2008.pdf>

Ley n° 63. (1887, 28 setiembre). *Codigo Civil* (Costa Rica).

[http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=15437](http://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?nValor1=1&nValor2=15437)

Ley n° 9246. (2014, 07 de mayo). *Ley de Garantías Mobiliarias* (Costa Rica).

[https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm\\_texto\\_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77300&nValor3=96801&strTipM=TC](https://www.pgrweb.go.cr/scij/Busqueda/Normativa/Normas/nrm_texto_completo.aspx?param1=NRTC&nValor1=1&nValor2=77300&nValor3=96801&strTipM=TC)

Ley N° 3883 (1967, 30 mayo) Ley de Inscripción de Documentos en Registro Público (Costa Rica). PGR SINALEVI

Maroto, A. R. (2002). *Los créditos marítimos privilegiados en el código de comercio [Tesis licenciatura en derecho, Universidad de Costa Rica]*. Repositorio institucional.

<https://hdl.handle.net/10669/16196>

Musto, J. (2000). *Derechos Reales* (Vol. 2). Buenos Aires: Astrea.

OCDEilibrary. (2023). *Estudios Economicos de la OCDE Costa Rica 2023 [resumen*

*ejecutivo]*. [https://www.oecd-ilibrary.org/sites/26d4044b-](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/26d4044b-es/index.html?itemId=/content/component/26d4044b-es)

[es/index.html?itemId=/content/component/26d4044b-es](https://www.oecd-ilibrary.org/sites/26d4044b-es/index.html?itemId=/content/component/26d4044b-es)

Osorio, M. (2006). *Diccionario de Ciencias Jurídicas Políticas y Sociales [Primera Edición Electronica]*. Guatemala.

[https://www.academia.edu/33735078/Diccionario\\_de\\_Ciencias\\_Juridicas\\_Politicasy\\_Sociales\\_Manuel\\_Ossorio](https://www.academia.edu/33735078/Diccionario_de_Ciencias_Juridicas_Politicasy_Sociales_Manuel_Ossorio)

PROCOMER. (2023). *Exportaciones de bienes en Costa Rica crecen un 15% en el 2023*.

En Promotora del Comercio Exterior de Costa Rica.

[https://www.procomer.com/noticia/exportaciones-de-bienes-en-costa-rica-crecen-un-15-en-el-](https://www.procomer.com/noticia/exportaciones-de-bienes-en-costa-rica-crecen-un-15-en-el-2023/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20reciente,la%20cifra%20de%20%2418.244%20millones.)

[2023/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20reciente,la%20cifra%20de%20%2418.244%20millones.](https://www.procomer.com/noticia/exportaciones-de-bienes-en-costa-rica-crecen-un-15-en-el-2023/#:~:text=De%20acuerdo%20con%20el%20reciente,la%20cifra%20de%20%2418.244%20millones.)

- Ramirez, J. (2011). *Como Diseñar una Investigacion Academica* (1 ed.). Heredia, Costa Rica: Montes de Maria.
- Real Academia Española. (2023). *Credito*. En Diccionario de la lengua Española (edicion del tricentenario). <https://dle.rae.es/cr%C3%A9dito>
- Real Academia Española. (2023). *Deudor*. En Diccionario de la Lengua española (edicion del Tricentenario). <https://dle.rae.es/deudor>
- Registro Nacional. (s.f.p). *Historia bienes muebles*. En Registro Nacional Republica de Costa Rica.  
[https://www.rnpdigital.com/bienes\\_muebles/bienes\\_muebles\\_historia.htm](https://www.rnpdigital.com/bienes_muebles/bienes_muebles_historia.htm)
- Reyes, F. S. (2019). *La naturaleza juridica de las embarcaciones navales y su repercucion en la constitucion de garantias reales desde la optica del derecho bancario [Tesis de pregrado]*. Universidad de las Americas.  
<https://dspace.udla.edu.ec/handle/33000/11800>
- Ricoy, L. C. (2006). Contribucion sobre los paradigmas del investigacion. *Revista de centro de Educao*, 31(1), 11-22. <https://www.redalyc.org/revista.oa?id=1171>
- Sala Primera de la Corte. (2008, 11 de Aril). *Publicidad Registral Resolucion Numero 00264*. San Jose. <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0034-425500>
- Sala Primera de la Corte. (2019, 10 de abril). *Contencioso Administrativo subtema: [Hipoteca resolucion numero 00304]*. San Jose. <https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0004-931694>
- Salazar, C. P. (2020). *Diccionario Usual del Poder Judicial*. (P. Judicial, Ed.) Costa Rica.  
<https://dictionariusual.poder-judicial.go.cr/index.php/diccionario>

Serna, V. M. (junio de 2018). Textos Juridicos Maritimos Medievales. *Boletin Oficial del Estado de Madrid*, 1, 936-938.

[https://www.boe.es/biblioteca\\_juridica/abrir\\_pdf.php?id=PUB-LH-2018-93](https://www.boe.es/biblioteca_juridica/abrir_pdf.php?id=PUB-LH-2018-93)

Torealba, F. (junio de 2015). Ley de garantias mobiliarias primeras visiones. *Revista*

*Judicial*(116), 12-29. [https://escuelajudicialpj.poder-](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/Revista%20116/PDFs/02-garantias_mobiliarias.pdf)

[judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs\\_juds/Revista%20116/PDFs/02-](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/Revista%20116/PDFs/02-garantias_mobiliarias.pdf)

[garantias\\_mobiliarias.pdf](https://escuelajudicialpj.poder-judicial.go.cr/Archivos/documentos/revs_juds/Revista%20116/PDFs/02-garantias_mobiliarias.pdf)

Tribunal Agrario segundo circuito judicial. (2004, 16 setiembre). *Derechos Reales de*

*Garantia Resolucion numero 00655*. San Jose . [https://nexuspj.poder-](https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0034-280676)

[judicial.go.cr/document/sen-1-0034-280676](https://nexuspj.poder-judicial.go.cr/document/sen-1-0034-280676)