

LA DEUDA DE INTERESES EN EL DERECHO DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA Y AÉREA

INTEREST DEBT IN THE LAW OF MARITIME AND AIR NAVIGATION

Domingo Jerónimo Víale Lescano -¹Guillermo Ford Ferrer^{1 2}

RESUMEN:

En la primera parte: la ley de la navegación (20.094), nos referimos a los Intereses del crédito naval, comenzando por el orden de los privilegios en el crédito naval, analizando los privilegios marítimos y la ley de concursos, así como los privilegios marítimos y el código civil y comercial, luego señalamos que, como un rasgo atípico de los privilegios navales, comparados con el resto de los establecidos en el ordenamiento jurídico argentino, los intereses debidos por un (1) año gozan del mismo grado de privilegio que el capital (art. 474). Revisamos los privilegios sobre el buque, y destacamos cuáles son los créditos privilegiados. Pasamos luego revista a los intereses en la hipoteca naval, estudiando el contenido del instrumento de constitución de hipoteca, a continuación, nos detenemos en la determinación de la tasa de interés, para seguir con el embargo de buques, analizando lo que se refiere al buque con bandera nacional, donde señalamos que el embargo abarcará el importe de los intereses y la fianza. Tratamos luego el concurso especial de acreedores sobre un buque. En la segunda parte nos referimos al código aeronáutico, comenzando por la hipoteca aeronáutica, y siguiendo por los intereses, conforme al art. 767 del CCCN.

ABSTRACT

In the first part: the law of navigation (20.094), we refer to the interests of the naval credit, starting with the order of privileges in the naval credit, analyzing the maritime privileges and the law of competitions, as well as maritime liens and the civil and commercial code. We then point out that, as an atypical feature of naval privileges, compared with the rest of those established in the Argentine legal system, the interests due for one (1) year enjoy the same degree of privilege as capital (art. 474). We review the privileges on the ship, and highlight which are the privileged credits. We then review the interests in the naval mortgage, studying the content of the instrument of constitution of mortgage. Then we stop in the determination of the interest rate, to continue with the arrest of ships, analyzing what refers to the ship with national flag, where we point out that the arrest will cover the amount of the interest and the

¹ Profesor Adjunto de Derecho Civil I de la Carrera de Abogacía de la UBP

² Profesor Titular de Derecho del Transporte y de las Telecomunicaciones de la UBP; Director de la Carrera de Abogacía de la UBP

bond. We then discussed the special arrangement of creditors on a ship. In the second part we refer to the aeronautical code, starting with the aeronautical mortgage, and continuing with the interests, according to art. 767 of the CCCN.

PALABRAS CLAVE: Derecho marítimo, derecho aeronáutico, privilegios, hipoteca, intereses.

KEY WORDS: Maritime law, aeronautical law, privileges, mortgage, interest.

I. Introducción

Ni en el estatuto naval ni en el aeronáutico la cuestión de los intereses ha merecido un capítulo aparte ni disposiciones específicas en relación a su suspensión o a otras cuestiones que, por ejemplo, se dan en la Ley de concursos o en la Ley de contrato de trabajo.

Los intereses son en la materia naval como en la materia aeronáutica accesorios. Y las disposiciones del Código Aeronáutico como de la Ley de navegación que se refieren a ellos lo hacen dentro del contexto del crédito naval, de la hipoteca naval, de la hipoteca aeronáutica, etcétera.

Sin perjuicio de ello se trata de una materia muy importante en el ordenamiento propio de la navegación a tal punto que los créditos por intereses han sido protegidos con el otorgamiento de privilegios que en la Ley de concursos y en el Código Civil y Comercial sólo alcanzan a muy pocos créditos.

Con estas advertencias encaramos la cuestión de los intereses en el Derecho de la Navegación.

Primera parte: la Ley de la Navegación (20.094).

A) Intereses del crédito naval

1. Orden de los privilegios en el Crédito Naval.

a) Los privilegios establecidos en el Capítulo IV, Del Crédito Naval serán preferidos a cualquier otro privilegio general o especial, y a ellos se refiere la Ley 20.094 siempre que mencione créditos privilegiados (Art. 471).

b) En cuanto al "Concepto de los privilegios marítimos", afirma SIMONE, equivocadamente, que "Privilegio es el *derecho* que la Ley acuerda a un acreedor para ser pagado con preferencia a otros en la ejecución forzada del patrimonio del deudor."³ Aún más alejada de la verdadera noción de privilegio está la definición de Gastón GAUCHÉ, que afirma que se trata de una garantía real en favor del acreedor que puede ejercerse sobre la nave aunque esta haya cambiado de propietario.⁴

Por nuestro lado, ya hemos explicado que no es un "derecho", sino una facultad inherente al derecho de crédito⁵.

c) Con fines de protección de diversos intereses vinculados con la navegación, los privilegios marítimos no solamente comprenden: i) los créditos originados en las

³ SIMONE, Osvaldo Blas; *Compendio de Derecho de la Navegación*, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

⁴ De los privilegios marítimos y de la hipoteca naval, Edit. Jurídica de Chile. Santiago. 1971. p. 17.

⁵ Ver, VIALE LESCANO, Domingo J., *Curso de Derecho Civil, OW paciones. Mediterránea, Córdoba, 2019*, .1, n° 261

necesidades de la expedición,^{6 7} i) otros créditos referentes a la actividad navegatoria, como los provenientes de gastos de justicia hechos para la conservación jurídica del buque, de los salarios y otras remuneraciones de la tripulación, de los derechos, impuestos y tasas debidos al Fisco por la utilización del buque (por ej. derechos de puerto), ii) de salarios por asistencia o salvamento prestados al buque, de la contribución en avería común, iv) etc.

d) *Los privilegios marítimos, que derivan de la Ley y de la necesidad de posibilitar la realización de la navegación, son privilegios especiales porque conllevan el poder jurídico de percibir el crédito, directa e inmediatamente sobre el buque, carga y flete, con preferencia a otros acreedores, aun con privilegio general o especial, de rango inferior."*

2. Los privilegios marítimos y la Ley de concursos

De conformidad con el art. 471 de la Ley de navegación, los privilegios establecidos en el Capítulo IV del Título III, son preferidos a cualquier otro privilegio general o especial. Por su parte, el art. 263 de la Ley 19.551 de concursos dispone que, en materia de concursos, "los privilegios se rigen exclusivamente por esta Ley".

De ese modo, se plantea la cuestión de establecer el régimen legal aplicable a los privilegios marítimos en la hipótesis de quiebra del propietario del bien afectado a los mismos.

Inc. T: Los créditos de la L. de N., del Cód. Aeronáutico, de la Ley de Entidades Financieras y de la Ley de Seguros. -

El último inciso del art. 2582 CCCN otorga privilegio especial a los reglados en los ordenamientos que cita y que hacen a la legislación marítima, aeronáutica, financiera y de seguros.

En opinión de RIVERA, citado por JUNYENT BAS y MOLINA SANDOVAL⁸, la subsistencia de estos regímenes se justifica abiertamente, pues se aplican a casos especiales, esto es de empresas navieras, aeronáuticas, bancos, o compañías de seguros, que tienen un régimen legal especial y que constituyen lo que se puede denominar "microsistemas de derecho".

Así, el privilegio marítimo es el que deriva de la Ley de Navegación y son privilegios especiales porque otorgan el poder jurídico de perseguir el crédito directa e inmediatamente sobre el buque, carga y/o flete, con preferencia a los otros acreedores. La Ley regula toda esta cuestión en los arts. 473 a 494.

3. Los privilegios marítimos y el Código Civil y Comercial.

En cuanto a ello Alberto, CAPPAGLI⁹ resalta que del art. 2582, inc. 0 del nuevo Código, no resulta modificación alguna al régimen que rigió durante la vigencia de los códigos derogados (87), ya que este Art. se limita a indicar los bienes sobre los cuales tienen asiento los privilegios especiales que enumera.

6 Rodolfo MEZZERA ALVAREZ; Curso de derecho marítimo, Edición 3; Editor Medina, Bs. As. 1961 , p. 105; "Se trata de créditos originados por las necesidades de la expedición marítima y que el codificador entendió que debían ser objeto de una consideración especial. Entre esos acreedores debe reputarse incluido al acreedor hipotecario,..."

7 SIMONE, Osvaldo Blas-, Compendio de Derecho de la Navegación, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

8 JUNYENT BAS - MOLINA SANDOVAL; Le' de Concursos y Quiebras Comentada, Abeledo Perrot, Buenos Aires, 2009 - Tomo II. p. 280.

9 El Derecho De La Navegación En El Nuevo Código La Ley 04/02/2016,1. LA LEY 2016-A, 949 Cita Online. AR/DOC/4547/2015

Cabe hacer notar que el Código Civil y Comercial sólo se ocupa de los privilegios especiales. El art. 2580 dispone que los privilegios generales sólo pueden ser invocados en los procesos universales y el art. 2579 indica que en los procesos universales los privilegios se rigen por la ley aplicable a los concursos. El art. 2582 del nuevo Código, referido al asiento de los privilegios especiales, es similar al art. 241 de la Ley de Concursos y Quiebras, aplicable a los concursos universales, de modo que de lo que se hizo sólo fue adaptar la disposición del Código a la de la Ley de Concursos y Quiebras.

Es claro, entonces, que los privilegios marítimos se rigen por las disposiciones de la Ley de la Navegación, a la que remite el art. 2583, inc. d) respecto de la extensión de los privilegios especiales.

Más específicamente, el art. 2586 se refiere al orden de prelación de los privilegios especiales y el inc. a) remite —para el caso del art. 2582, inc. f)— a los respectivos ordenamientos, o sea, en nuestro caso, a la Ley de la Navegación.

En el mismo sentido se pronunciaba ROMERO BASALDUA comentando la situación anterior al CCCN¹⁰.

De lo dicho resultan las siguientes conclusiones:

- El derecho de la navegación argentino está constituido por la Constitución Nacional, los tratados, convenciones o convenios internacionales en los que la República Argentina es parte, la Ley de la Navegación y las leyes y reglamentos complementarios, los usos y costumbres, y en cuanto no se pueda recurrir a la analogía dentro del propio derecho de la navegación, por el derecho común.
- El Código Civil y Comercial aprobado por la ley 26.994 no ha afectado la autonomía del derecho de la navegación argentino, ni tampoco la han afectado las modificaciones de la Ley de Defensa del Consumidor dispuestas por la mencionada ley 26.994.
- El Código Civil y Comercial aprobado por la ley 26.994, no ha impactado sobre el derecho de la navegación argentino más allá de lo que lo impactan los Códigos Civil y de Comercio derogados, y tampoco lo han impactado las modificaciones de la Ley de Defensa del Consumidor que resultan de la ley 26.994.
- El art. 50 de la Ley de Defensa del Consumidor según el texto de la ley 26.994, no establece plazo de prescripción alguno para las acciones civiles emergentes de las relaciones de consumo, de modo que la prescripción aplicable a las acciones emergentes de cualquiera de los contratos de transporte por agua, es la establecida por la Ley de la Navegación o por las convenciones internacionales.
- Las disposiciones de la Ley de la Navegación en materia de privilegios marítimos, no han sido afectadas por el Código Civil y Comercial.

4. Privilegio de los intereses

Como un rasgo atípico de los privilegios navales, comparados con el resto de los establecidos en el ordenamiento jurídico argentino, remarcamos que, salvo lo dispuesto en el art. 510, en cuanto a que la hipoteca sobre buque o sobre buque en construcción, se extiende a los intereses de la obligación principal debidos por dos (2) años, los intereses debidos por un (1) año gozan del mismo grado de privilegio que el capital (Art. 474)."^{10 11}

¹⁰ Derecho marítimo. Volumen 1, Edición 2, Editor Marcos Lerner Editora Córdoba, 1996, p. 432.

¹¹LENA PAZ, ob. dt., p. 397.

La L.N. adopta el mismo ordenamiento seguido por el Proy. Malvagni, integrando el Cap. IV del Tit. III, nominado impropriadamente "Del crédito naval", al cual deben adicionársele las normas procesales contenidas en el Cap. VI del Tit. IV, referido a las reglas adjetivas de la L.N. Aquel Cap. IV está dividido en las mismas partes o secciones que su antecedente, conservando casi su misma redacción, con poquísimas variantes.

Contiene disposiciones genéricas sobre los privilegios marítimos, reiterando los principios o caracteres propios de la materia.

Determina que los privilegios que establece son preferidos a cualquier otro, sea general o especial (art. 471); que se ejercen sobre la indemnización, precio o cualquier otro concepto que permite la subrogación real (art. 472); la subrogación sobre los acreedores de privilegio inferior (art. 473), *la extensión del privilegio a los intereses del capital, por el término de un año (art. 474)*; y que la cesión del crédito privilegiado importa la de su privilegio (art. 474).¹²

Los privilegios especiales no se extienden exclusivamente al capital.

La extensión de los créditos mencionados en el inciso f) del Art. 2582, se rige por los respectivos ordenamientos (Art. 2583 del CCCN Extensión).

La extensión del privilegio a los intereses del capital, por el término de un año (art. 474 LN)

4. Privilegios sobre el buque

Segundo V. LINARES QUINTANA, refiriéndose a los privilegios sobre el buque, destaca que gozan de esa preferencia "El crédito por el precio de la última adquisición del buque y los intereses debidos desde los últimos 2 años."¹³

El mismo art. 476 determina como privilegiados en segundo término, es decir, después de la hipoteca naval, a los siguientes créditos: por averías a las cosas cargadas y equipajes (inc. g), por contratos de locación o fletamento del buque o por contratos de transporte (inc. h), por suministros de productos o materiales para la explotación o conservación del buque (inc. i), por reparaciones equipamiento del buque o por gastos de dique (inc. j), por desembolsos del capitán y de cargadores, fletadores o agentes "por cuenta del buque" o de su propietario (inc. k), por el precio de compra del buque y los intereses adeudados por los últimos dos años (inc. l).

La última parte del art. 476 dispone que los acreedores privilegiados no podrán subrogarse en los derechos de propietario del buque a la indemnización debida en virtud de un contrato de seguro de casco y máquina del buque.¹⁴

Es interesante señalar que este privilegio ya estaba en el "Art. 1023 del Código de comercio para el Estado de Buenos Aires de 1859, el que disponía que "Después de los créditos enunciados en el Art. 1021, serán también privilegiados: I. ° El precio de compra del buque no pagado, con los intereses debidos de los dos últimos años." ^{12 13 14}

¹² SIMONE, Osvaldo Blas-, Compendio de Derecho de la Navegación, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

¹³ Anales de legislación argentina, 1973, Página 226.

¹⁴ Art. sustituido por art. 35 de la Ley N° 27.419 B.O. 25/12/2017. Vigencia: a partir del día siguiente al de su publicación en el Boletín Oficial)

5. Créditos privilegiados

Juan A. LENA PAZ¹⁵ recuerda que tienen privilegio sobre las cosas cargadas:

- e) El importe del capital e *intereses* adeudados por las obligaciones contraídas por el capitán sobre la carga en el caso previsto en el art. 213¹⁶. (Art. 494).
- b) SIMONE destaca que en la Secc. IV se enumeran los privilegios sobre las cosas cargadas (art. 494), se dispone el privilegio sobre todo el equipaje por el precio del pasaje y su extinción (art. 495), sobre su graduación (art. 496), sobre la subrogación por los créditos sobre las cosas cargadas (art. 497), y sobre su extinción (art. 498).¹⁷

B) intereses en la hipoteca naval.

6. Contenido del instrumento de constitución de hipoteca

Segundo V. LINARES QUINTANA señala que, según el Art. 503, el instrumento de constitución de hipoteca debe contener:

- a) Nombre, apellido, filiación, nacionalidad, profesión y domicilio del acreedor y del deudor;
- b) Datos de individualización del buque de acuerdo con la matrícula;
- c) La naturaleza del contrato a que accede con sus datos pertinentes;
- d) Monto del crédito, *intereses convenidos*, plazo y lugar estipulado para el pago;¹⁸

7. Determinación de la tasa de interés.

Conforme al Art. 767 del CCCN, la obligación puede llevar intereses y son válidos los que se han convenido entre el deudor y el acreedor, como también la tasa fijada para su liquidación. Si no fue acordada por las partes, ni por las Leyes, ni resulta de los usos, la tasa de interés compensatorio puede ser fijada por los jueces.

Obviamente debe tratarse de una suma de dinero que no provenga de un préstamo, o «mutuo», sino por ejemplo del saldo del precio de una compra-venta, ya que el mutuo lleva intereses salvo pacto en contrario (Art. 1527 CCCN).

a) Los intereses compensatorios no se presumen

La Comisión n°2, Obligaciones, de las XXV Jornadas Nacionales de Derecho Civil resolvió, en su conclusión n° 19 que: «Los intereses compensatorios no se presumen salvo en los contratos en que los reconocen (mutuo y bancarios), y en los casos en que la Ley los impone.

Deben reconocerse intereses compensatorios al representante voluntario y al mandatario por las sumas adelantadas en su gestión (Unanimidad)».

8. Intereses de la obligación principal

Juan A. LENA PAZ explica sobre el Art. 510, que "La hipoteca sobre buque o sobre buque en construcción, se extiende a los intereses de la obligación principal debidos por dos (2) años."¹⁹

C) del embargo de buques ^{15 16 17 18 19}

¹⁵ Ley De La Navegación. No 20.094 Comentada. Ed. Plus Ultra. Bs. As., 1990. p. 410

¹⁶ Alt. 212., Art. 213

¹⁷ SIMONE, Osvaldo Blas-, Compendio de Derecho de la Navegación, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

¹⁸ Anales de legislación argentina, 1973. Página 229.

¹⁹ Ley de la navegación, no 20.094-. comentada Juan A. Lena Paz - Ed. Plus Ultra, Bs. As., 1990, p. 417.

9. Procedencia del embargo

Resalta SIMONE que en once artículos (531 a 541), la L.N. repite, con algunas variantes, la normativa del Proy. Malvagni²⁰ sobre embargo de buques. Pese a la referencia sobre la Convención de Bruselas 1952 que expresa en su "Exp. de motivos", el Proyecto Malvagni no sigue a la Convención con fidelidad, y, consecuentemente, tampoco lo hace la L.N.

Adopta otra metodología ya que, en vez de declarar la procedencia del embargo preventivo del buque por los "créditos marítimos" que enumera dicha Convención, prefiere distinguir los embargos según afecten a buques con bandera nacional o con bandera extranjera, y, en ambos casos, según que los créditos sean o no privilegiados.

Esta modalidad pareciera ser más precisa, pero relega algunos créditos que deben satisfacer los requisitos procesales pertinentes por no resultar privilegiados, con lo cual les impide obtener la medida precautoria deseada, que la Convención les posibilita.

10. Buque con bandera nacional

Los buques también pueden ser materia de embargo dice Elda LIZARRALDE DE FABÁ (arts. 531 a 541 Ley de Navegación²¹)

El art. 531, L.N., dispone que el buque con bandera nacional "puede ser embargado preventivamente en cualquier puerto de la República por créditos privilegiados". Y agrega que también puede embargarse 'por otros créditos en el puerto donde su propietario tenga su domicilio o establecimiento principal".

En el último párrafo del mismo Art., la expresión "embargo por crédito ajeno al buque o a su explotación o a la navegación", parecería insinuar una tercera clase de créditos.

Si así fuera, la doctrina ha considerado poco feliz la iniciativa, porque el origen de los privilegios marítimos deriva de obligaciones contraídas por el armador para la efectiva realización de la navegación, con lo cual los *restantes créditos no se ven favorecidos por privilegio marítimo alguno, esto es, son créditos comunes por oposición a los privilegiados.*

Afirma SIMONE que "Si la intención era otra, no se aprecia la ventaja del cambio."²²

11. El embargo abarcará el importe de los intereses.

El monto del embargo, lógicamente, deberá abarcar el importe de los *intereses* adeudados y una estimación de los que, lógicamente generará el negocio jurídico.

El monto de la fianza debe comprender el del crédito, con más la suma presupuestada para *intereses* y costas.

Destaca SIMONE²³ que la L.N. prevé que los buques con bandera extranjera surtos en puertos argentinos pueden ser embargados preventivamente: a) por créditos privilegiados; b) por deudas contraídas en territorio nacional en utilidad del mismo

20 La LN fue sancionada el 15/1/73, bajo el rr° 20094. Reconoce su origen en el proyecto redactado por Atilio MALVAGNI. por encargo del PEN, mediante Decreto n° 5495 de 1959.

21 Derecho de embargo-, Iuris, Rosario, 1994, Página 53. Idem-. CHIVILÓ, Alicia Ángela; Embargo de buques, Ed. Dunken, Bs. As., 2014, Página 52

22 Ob.cit.p. 222/223.

23 SIMONE, Osvaldo Blas-, Compendio de Derecho de la Navegación, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

buque²⁴ o de otro que pertenezca al mismo propietario al originarse 'el crédito, y c) por deudas originadas "en actividad del buque" (se reitera la "personalización" que hace del buque) o por otros créditos ajenos a esa actividad, cuando sean exigibles ante los tribunales del país (art. 532).²⁵

El reclamante del embargo debe dar la contra cautela que dispone el Art. 538 con la observancia que la caución exigida no implique convertir en ilusorio el derecho del solicitante a obtener el embargo del buque", circunstancia dirigida a la razonable apreciación judicial. La misma norma tiene otros dos agregados: uno se refiere a prevenir los perjuicios que podrían producirse "si el buque embargado integra una línea de navegación", por la actividad navegatoria del buque, y el otro expresa que "el tribunal puede arbitrar las medidas que estime conducentes para evitar trabar la navegación, siempre que se garanticen los derechos del solicitante".

En ambos casos, son normas destinadas a la prudente apreciación judicial.²⁶

Las medidas referidas (embargo e interdicción) deberán ser levantadas si se dieran fianzas suficientes por la deuda reclamada (art. 540).

Esta norma agrega dos párrafos a su modelo (art. 700, Proy. Malvagni). Son los que refieren, respectivamente:

- a-) A la cesación del embargo o interdicción de salida si la fianza garantiza el límite de responsabilidad fijado para el armador, y
- b-) Que *el monto de la fianza debe comprender el del crédito, con más la suma presupuestada para intereses y costas, salvo "lo dispuesto en el art. 576"* (incluido en el Capítulo sobre juicio de limitación de responsabilidad del armador), que dispone el levantamiento del embargo si se constituye una fianza suficiente para cubrir el límite de responsabilidad fijado en el art. 175, *"aunque éste sea inferior al importe del crédito reclamado"*, con más las costas causídicas presupuestadas.

El capítulo termina en el art. 541, que dispone los supuestos en los cuales no se puede decretar el embargo ni la interdicción de salida del buque. Esos casos son: *a)* sobre los buques de guerra con bandera nacional o extranjera y los buques en construcción destinados a la actividad militar del Estado; *b)* sobre los buques afectados al servicio del poder público del Estado nacional, provincial o municipal, o, sin' tener esa afectación, pero siendo del dominio del Estado o actuando como "explotador" renunciara²⁷

24 En opinión crítica, SIMONE resalta que se personifican al buque, cuando debía referirse al propietario o armador por la actividad navegatoria del buque (nota. 24, p 223).

25 Los dos Arts siguientes relacionan el embargo de un buque cuyo, dominio es ejercido por varios copropietarios (art. 533), y cuando el buque está dado en locación o en fletamento a tiempo, en cuyos supuestos podrán embargarse otros buques de los mismos copropietarios o de propiedad del armador-locatario o fletadora tiempo por obligaciones del locatario y del fletador, pero no podrá embargarse otro buque que sea sólo del propietario (art. 534). El art. 535 contiene una regla que pretende evitar dudas al dejar de lado las restricciones mencionadas para embargar cualquier buque del deudor, cuando el embargo deriva de una ejecución de sentencia. Continúa la L.N. disponiendo los requisitos formales que se deberán cumplir para la viabilidad del embargo en diversas situaciones jurídicas que relegan y superan las exigencias procesales antes referidas. Para los casos de abordaje, accidente de navegación y asistencia o salvamento bastará con la presentación de la protesta o exposición formulada por el capitán ante un escribano, cónsul o la autoridad marítima (art. 536) para los casos de daños a mercancías trasportadas podrá solicitarse el embargo del buque trasportador con la presentación de la pericia judicial que verifique los daños, o por una constancia, ratificada por dos testigos, del examen que en privado realicen las partes, o por la copia autenticada del acta o informe de la Aduana (art. 537).

26 El art. 539 prevé la forma en que deberá trabarse el embargo de un buque y la interdicción de salida del buque embargado. En este supuesto, la interdicción será procedente para los buques de matrícula nacional si ella fuera pedida; en cambio, será obligatoria (dice que "la medida se encuentra implícita") en el embargo de buques con bandera extranjera.

27 Art 540. - Todo embargo o interdicción de salida cesa si cualquier interesado en la expedición da fianza bastante para el pago de la deuda reclamada en cuanto sea legítima, o cuando se garantice el límite de responsabilidad en la forma prevista en la Sección 4° del Capítulo I del Título III. También puede

12. Fianza.

El monto de la fianza debe comprender el del crédito que motivó el embargo, más la cantidad que se presupueste por el juzgado para responder a intereses y costas, salvo lo dispuesto en el Art. 576.

E) Del concurso especial de acreedores sobre un buque

13. Efectos de la declaración de concurso especial.

Explica SIMONE²⁸ que los arts. 553 a 560, que integran el título de las normas procesales de la L.N. regulando el "concurso especial de acreedores privilegiados sobre un buque reconocen su origen en el Proy. Malvagni (arts. 713 a 720), salvo pequeñas modificaciones. En la Argentina, la regulación del concurso de acreedores privilegiados sobre un buque que hace la L.N. se enfrenta con los arts. 263, 265 y 267 de la Ley de Concursos (19.551).

Con un propósito unificador, dicho art. 263 dispone que "los privilegios en materia de concurso se rigen exclusivamente por esta Ley", aunque en los incs. 7 y 9 de su art. 265 expresa que, en los supuestos de créditos garantizados con hipoteca, prenda, warrant, etc., y con privilegios marítimos y aeronáuticos, se aplicarán "en la extensión prevista en los respectivos ordenamientos."

Aunque el orden dispuesto por dicho art. 265 coloca en el octavo lugar a los privilegios marítimos y aeronáuticos, haciendo presumir su ordinación detrás de los créditos que "las Leyes especiales "habían derogado (como en el caso de IGS "impuestos" que el art. 60 del actual Cód. Aeronáutico no incluye), el art. 267 salva la cuestión al disponer que en los créditos enumerados por el inc. 7 del art. 265 (entre los cuales se hallan los que tienen privilegio marítimo) "rigen los respectivos ordenamientos". De tal suerte, los créditos con privilegios marítimos o aeronáuticos, en concurrencia con los privilegios especiales, deberán sistematizarse y juzgarse según disponen los arts. 471, L.N., y 58 del Cód. Aeronáutico, respectivamente, porque tienen preferencia sobre "cualquier otro privilegio general o especial"

La declaración de concurso especial sobre el buque produce los siguientes efectos (Art. 560. L.N.)

a) Hace exigibles todos los créditos privilegiados, aun los no vencidos, que existían contra el buque, con descuento de los intereses correspondientes al tiempo que falte para el vencimiento;

b) *Suspende el curso de los Intereses de todos los créditos privilegiados.*

14. Los titulares de los créditos privilegiados que total o parcialmente resulten impagos por insuficiencia del activo del concurso, pueden dirigirse, por la vía judicial pertinente, contra los demás bienes que tenga el deudor, quedando a salvo el derecho a la limitación, si corresponde, de acuerdo con lo establecido en el Título III y en el Capítulo siguiente.

Los pagos al capitán y tripulantes se efectuarán puntualmente (Art. 674). Cuando la retribución sea mensual se pagarán dentro de los 3 (tres) días de finalizado cada mes;

exigir que comparezca una persona facultada, convencional o legal mente, para actuar en representación del buque.

28 SIMONE, Osvaldo Blas-, Compendio de Derecho de la Navegación, Ed. Abaco, Buenos Aires, p. 254/255.

cuando se haya pactado el pago por viaje se pagará dentro de los 3 (tres) días siguientes de terminada la descarga en el puerto en que finalice el viaje.

Cuando se haya pactado la participación, el pago se verificará dentro de los 3 (tres) días de haberse liquidado la operación.

15. En caso de *mora*, se abonarán los intereses "corrientes" desde la fecha del incumplimiento.²⁹

Segunda Parte: El Código Aeronáutico.

16. Hipoteca Aeronáutica³⁰

Las aeronaves pueden ser hipotecadas en todo o en sus partes indivisas y aun cuando estén en construcción. También pueden hipotecarse los motores inscritos conforme al Art. 41 del Código Aeronáutico.

Dice BAliAN que La hipoteca es un derecho real de garantía constituido en seguridad de un crédito en dinero, sobre una o más aeronaves, sus motores y accesorios, o sobre flotas aéreas o aun como unidad de empresa aeronáutica, o sobre partes indivisas en el supuesto en que la aeronave sea propiedad de varios condóminos. La hipoteca sólo puede constituirla el propietario de la aeronave, no su explotador, puesto que se trata de un derecho real considerado acto de disposición.³¹

Se introduce en la legislación aeronáutica un principio de aplicación general en derecho marítimo; no obstante, su carácter de bien mueble, la aeronave puede ser hipotecada. Por la importancia de su precio se autoriza que la hipoteca pueda constituirse sobre una aeronave, en todo o en parte y aun cuando esté en construcción. En esta forma se facilita el desarrollo de la industria aeronáutica y la adquisición de aeronaves por los transportadores.

Ni las aeronaves ni los motores son susceptibles de afectación de prenda con registro. No podrá ser hipotecada ni afectada como garantía real de ningún crédito, la aeronave inscrita conforme a los Arts. 42 y 43 del Código Aeronáutico, hasta tanto se proceda a su inscripción y matriculación definitivas.

Cuando los bienes hipotecados sean motores, el deudor deberá notificar al acreedor en qué aeronaves serán instalados y el uso que se haga de aquéllos. La hipoteca de motores mantiene sus efectos aun cuando ellos se instalen en una aeronave hipotecada a distinto acreedor (ARTICULO 52 del C.A)

FERRERO³² define a este instituto anglosajón como aquel contrato de garantía por el pago de una deuda, en que el objeto de la garantía pasa a la propiedad del acreedor y el deudor conserva su tenencia.

29 (Art. 1017/1 de la Ley N° 2.637 texto según art 37 de la Ley N° 17.371 B.0.09/08/1967, incorporado como art. 674 a la presente Ley, por art. por art 4° de la Ley N° 26.994 B.0.8/10/2014 Suplemento. Vigencia: 1° de agosto de 2015, texto según art. 1° de la Ley N° 27.077 B.0.19/12/214)

30 Código Aeronáutico.

31 BAliAN, Eduardo E. Código Aeronáutico - la ed - Buenos Aires: Astrea. 2013, p. 142.

32 FERRERO. Haroldo A. "El reconocimiento internacional de derechos sobre aeronaves en el convenio de Ginebra de 1948". Córdoba. Ed Universidad Nacional de Córdoba. Año 1954.

La nuda propiedad se transmite al acreedor hipotecario, aunque la tenencia y el uso y goce de la aeronave lo detente el deudor.

Así, recuerda Hernán Adrián GÓMEZ³³ que en la doctrina inglesa, MEESON³⁴, señala que desde el célebre caso *Keith vs. Burrows*, hacia el año 1876, la Court of Common Pleas entiende que tanto la transmisión plena de propiedad de un buque, como el "mortgage" se caracterizan porque confieren al "mortgagee" la propiedad del buque aunque realmente el "mortgage" no es considerado como propietario de un buque más que en la medida en que sea necesario para conferirle una garantía por la deuda asegurada.

La hipoteca es convencional. Tiene por finalidad asegurar el crédito, pudiendo ser objeto de la garantía una aeronave, sus partes indivisas, una aeronave en construcción, o los motores que estén inscritos en el Registro Nacional de Aeronaves.

El bien hipotecado permanece en poder de su dueño. Se trata de un derecho real de garantía.

El efecto de la hipoteca es que permite una modalidad de ejecución especial de la aeronave o sus motores, los que quedan excluidos aun del trámite concursal del deudor hipotecario.

17. La hipoteca deberá constituirse por instrumento público o privado debidamente autenticado e inscribirse en el Registro Nacional de Aeronaves. La inscripción confiere al acreedor un derecho de preferencia según el orden en que se han efectuado.

En el instrumento deberá constar: 1) Nombre y domicilio de las partes contratantes; 2) Matricula y número de serie de la aeronave y sus partes componentes; 3) Seguros que cubren el bien hipotecado; 4) Monto del crédito garantizado, *intereses*, plazo del contrato y lugar de pago convenidos (Art. 53. - j³⁵)

18. Intereses.

El Art. 767 del CCCN.

Por lo que hace al monto del crédito garantizado y *sus intereses* (inc. 4º. Art. 53, Cód. Aeronáutico), tratándose de *intereses lucrativos o compensatorios*, se rigen por el art. 767 del CCCN.

Conforme a esta última disposición, la obligación puede llevar intereses y son válidos los que se han convenido entre el deudor y el acreedor, como también la tasa fijada para su liquidación. Si no fue acordada por las partes, ni por las Leyes, ni resulta de los usos, la tasa de interés compensatorio puede ser fijada por los jueces.

33 Consideraciones sobre la hipoteca aeronáutica. Aspectos procesales y jurisprudencia; DCI6FE, Eldial, Buenos Aires, 13 De Octubre De 2011.

34 "Ship and aircraft mortgages" Londres. Lloyd's of London Press, Ario 1989

35 Formalidad de la hipoteca. La ley prohíbe la constitución de prenda con registro, lo que a primera vista puede causar sorpresa, ya que tradicionalmente la hipoteca es el derecho real de garantía creado para afectar inmuebles, mientras que la prenda es para cosas muebles, y la aeronave es una cosa mueble que, sin embargo, puede ser objeto de hipoteca pero no de prenda. El derecho aeronáutico es esencialmente de fuente internacional Convenio Relativo al Reconocimiento Internacional de Derechos sobre Aeronaves. Y este Convenio de Ginebra de 1948 (decr. ley 12.359/57) establece, en el art. 1º, que los Estados contratantes se comprometen a reconocer, "d) la hipoteca, mortgage y derechos similares sobre una aeronave, creados convencionalmente en garantía del pago de una deuda". La ley local debió adecuarse reconociendo a la hipoteca como el derecho sobre aeronaves, creado por el Convenio, en garantía del pago de una deuda. Ahora bien, el Convenio no impide el reconocimiento de "derechos similares", entre los que podría incluirse a la prenda, pero sucede que la hipoteca debe necesariamente ser reconocida por los países firmantes del Convenio y, siendo así, no se justifica el establecimiento de dos sistemas distintos de garantía real, uno hipotecario y otro prendario, por lo que la ley se inclinó por seguir la convención internacional con expresa exclusión de la prenda.

Obviamente debe tratarse de una suma de dinero que no provenga de un préstamo, o "mutuo", sino por ejemplo del saldo del precio de una compra-venta, ya que el mutuo lleva intereses salvo pacto en contrario (Art. 1527 CCCN.)

19. Los intereses compensatorios no se presumen

La Comisión n°2, Obligaciones, de las XXV Jornadas Nacionales de Derecho Civil, resolvió, en su conclusión n° 19 que: "*Los intereses compensatorios no se presumen salvo en los contratos en que se los reconocen (mutuo y bancarlos), y en los casos en que la Ley los impone.* Deben reconocerse intereses compensatorios al representante voluntario y al mandatario por las sumas adelantadas en su gestión (Unanimidad)."³⁶

a) Si tomamos la tasa activa del Banco de la Nación Argentina de la planilla que trae el portal del Consejo de la Magistratura de la ciudad de Buenos Aires, en el lapso de un año, en el período 1 / 1 / 2016 al 9/1 / 2017, nos da una tasa del 31 %.

Ahora, si le aplicamos el "*plus*" que prevé la CNCom en el caso Banco Francés S.A. contra Andrade Néstor Daniel; Ejecutivo, o sea una vez y media la tasa, sube de 31 % a 46%.

b) Por el otro lado, si tomamos la Tasa Pasiva Promedio de la Encuesta que publica el Banco Central de la República Argentina, más el 2%, que manda a pagar el Tribunal Superior De Justicia de Córdoba, *para intereses compensatorios*, como vimos en "*Luis Celotti*", haciendo el mismo cálculo (enero/16-nero-17), en la planilla que trae la página www.justiciacordoba.gov.ar, la tasa va a ser del 44%.

c) Es decir que la tasa pasiva que manda pagar el Tribunal Superior De Justicia es equivalente a la tasa activa que manda pagar la Cámara Nacional Comercial, ambas más un "*plus*."

20. Ambas tasas permiten, efectivamente, reflejar, a la fecha en que se escriben estas líneas, el costo medio del dinero.

d) A esos fines es válido aplicar, entonces, conforme a los arts. 768 y 771 del CCCN:

1. La tasa pasiva promedio con más un "plus" que establezca el Tribunal (en el caso del TSJ de Córdoba, el 2% mensual).

2- La tasa activa del BNA, más un "plus" que establezca el Tribunal (En el caso de la CNCom, Sala "C", *media vez la tasa activa*).

e) Cuando hablamos del "costo medio del dinero", puede entenderse como *alguna forma de "tasa pasiva" ya que, adicionándole una tasa fija, surte el mismo efecto que la "tasa activa", más un "plus"*.

Y ambas tasas permiten, efectivamente, reflejar, a la fecha en que se escriben estas líneas, el costo medio del dinero a qué se refiere el Código Civil y Comercial de La Nación.

21. Cuando la tasa que manden a pagar los Tribunales pueda convertirse en inadecuada, será el momento de revisarla.

La tasa de interés es muy volátil, de modo que, difícilmente se pueda mantener la misma tasa durante quince años, cómo se ha aplicado en la provincia de Córdoba la tasa pasiva más el 2% o durante 45 años la tasa "pura" del 6 al 8% en dólares.

³⁶ <http://jndcbah.lablanca2015.com/wpcontent/uploads/2015/10/CONCLUSIONES-02.pdf>

Ello constituye una concepción voluntarista, que aplicada sistemáticamente luce disociada de cualquier parámetro de razonabilidad económica.³⁷

Si bien esto parece contribuir a la seguridad jurídica, termina funcionando como la tasa legal criticada por los CASTRILLÓN en los códigos a los que nos referimos en nuestro "Curso de Derecho Civil, Obligaciones"³⁸, con los problemas que ello trae aparejado.

En suma: la tasa que mandan a pagar los Tribunales debe ser lo más fija o permanecer invariable la mayor cantidad de tiempo posible, pero sin dejar de estar atentos esos Tribunales a los cambios que pueden alejarla del *costo medio del dinero* y, por ende, convertirla en inadecuada a la realidad económica existente.

Será ese el momento de revisar la tasa.

22. Conclusión.

Es tarea de los jueces la determinación de la tasa de interés (en caso de falta de acuerdo). La referencia a las tasas del Banco Central que formula el inc. c) del Art. 768 CCCN es sólo a los fines de que los magistrados en ejercicio de tal facultad, seleccionen una entre cualquiera de las publicadas por la autoridad monetaria, claro está que siempre deberán hacerlo teniendo en cuenta las particularidades de la causa, y fundando la decisión adoptada con una motivación razonable (Art. 3, CCCN).

Ahora bien, si las establecidas por el BCRA no resultaran adecuadas a la realidad económica, los jueces podrán apartarse fundadamente y fijar una que implique arribar a una solución justa para el caso concreto (Art. 1 y 2 CCCN), con base en los cánones expuestos por la doctrina y por la jurisprudencia durante la vigencia del CC argentino.³⁹

³⁷ PIZARRO, R Daniel, Los Intereses En El Código Civil Y Comercial; La Ley 31/07/2017, 1 Cita Online; AR/DOC/1S7S/2017.

³⁸XI,11* 78. p. 201.

³⁹ VIALE LESCANO, Domingo, "La Deuda..." t.p.44.

