

Revista

de

Ciencias Económicas

Publicación mensual del "Centro estudiantes de ciencias económicas".

Director:

Rómulo Bogliolo

Administrador:

Roberto E. Garzoni

Sub-administrador:

Rafael Sánchez

Redactores:

**Italo Luis Grassi - Mauricio E. Greffier - James Waisman
Juan R. Schillizzi - Juan F. Etcheverry - José E. Griffi**

Año VII

Septiembre de 1918

Núm. 63

DIRECCIÓN Y ADMINISTRACIÓN

CHARCAS 1835

BUENOS AIRES

b) *Compañías extranjeras*

Primas cobradas	m\$n	4.048.149.71
Siniestros pagados	,,	1.247.015.56

Sobrante para gastos y utilid. m\$n	2.801.134.15
-------------------------------------	--------------

Queda demostrado así que los sobrantes obtenidos son:

Para compañías nacionales....	m\$n	9.273.943.33
” ” extranjeras ... ”	,,	2.801.134.15

Sobrante total.....	m\$n	12.075.077.48
---------------------	------	---------------

a lo que es igual:

Total de primas	m\$n	15.612.728.71
Menos: siniestros	,,	3.537.651.23

Sobrante..	m\$n	12.075.077.48
------------	-------	------	---------------

Si se comparan los sobrantes con el monto total de los seguros en vigor, resulta:

	Valor de las pólizas	Sobrante	o/o
Nacionales	m\$n 222.918.729.35	\$ 9.273.943.33	4.1600
Extranjeras ...	,, 147.250.654.—	,, 2.801.134.15	1.9021

La proporción que guardan los siniestros pagados con el monto de los seguros hechos.

	Pólizas en vigor	Siniestros	%
Nacionales	m\$n 222.918.729.35	\$ 2.290.635.67	1.0232
Extranjeras ...	,, 147.250.654.—	,, 1.247.015.56	0.8468

A. HELLER.

Una posible aplicación de la hipoteca naval al fomento de la construcción de buques

SUMARIO: I. LA HIPOTECA NAVAL EN NUESTRO CODIGO DE COMERCIO: CAUSAS Y FINES DE SU INSTITUCION. — II. NUEVA FAZ DE LA HIPOTECA NAVAL EN LA ARGENTINA, COMO RESULTADO DE LA GUERRA MUNDIAL Y DEL "MOMENTO NACIONAL". — III. EL BANCO HIPOTECARIO NACIONAL: SU POSIBLE ACCION DE FOMENTO DE LA CONSTRUCCION NAVAL. — IV. EMISION DE UNA SERIE ESPECIAL DE CEDULAS: SU MECANISMO. — V. EL SEGURO DEL PRESTAMO. — VI. CONCLUSIONES.

I. Entre las actuales instituciones del derecho marítimo, es una de las más interesantes la de la hipoteca naval, incorporada durante el siglo pasado a la legislación de casi todos los países. Las características de los buques hicieron pensar que la prenda era el derecho procedente para esta clase de bienes, ya que se los reputaba muebles. La evolución llegó después, tras largas discusiones jurídico-doctrinarias, cuyo análisis no entra en nuestro propósito. Bástenos decir que nuestro Código de Comercio, siguiendo el ejemplo de la ley francesa de 1874, ha establecido en su art. 1351, que "sobre todo buque de más de 20 toneladas podrá constituirse hipoteca", estableciendo en su título XV, los requisitos necesarios y el alcance de este derecho real.

¿Cuál ha sido la razón de la inclusión de este género de hipoteca en la legislación comercial? Siguiendo la opinión de los tratadistas más autorizados, y el espíritu que fluye de las disposiciones legales, es preciso convenir que la causa ha sido la misma que en las legislaciones que sirvieron de modelo: ayudar al buque a que no permanezca un solo momento inmovili-

zado en estériles amarraderos, ya que su marcha continua significa movimiento, comercio, comunicación, vida en una palabra. Esta causa, dice el doctor Manuel Obarrio, "no es otra que fomentar la navegación, favorecer el desarrollo de las operaciones mercantiles". (1)

En épocas normales, en países con fuerte marina mercante y con astilleros poderosos, como Inglaterra, Alemania o los EE. UU., estas disposiciones tienen aplicación continuamente. Pero analizando el asunto del punto de vista argentino, teniendo en cuenta nuestra carencia casi absoluta de marina mercante, fácilmente llegaremos a la conclusión de que muy pocos servicios presta entre nosotros esa institución, buena en teoría, pero prematura para nuestro estado marítimo. Liguemos esta situación a la creada al país por la guerra europea, con la premiosa necesidad de fletes, espada de Damocles suspendida sobre el trabajo del productor argentino, expuesto a no poder exportar el fruto de su trabajo, y llegaremos a concebir eso que llamaríamos el 'momento nacional' actual, propicio a las iniciativas industriales. Pueblo y gobierno tienen el deber ineludible de aprovechar estos instantes.

II. Como resultante de estas ideas, creemos que la hipoteca naval en la república Argentina debe encararse, en su aplicación práctica, bajo una nueva faz, completamente distinta de la que inspiró su implantación en nuestra legislación codificada.

En efecto, la creación de la materia mercante argentina es un anhelo del país. El gobierno nacional se ocupa de este problema, dentro de las precarias condiciones del momento. Los buques han adquirido precios colosales y las vastas costas atlánticas de nuestro país, se encuentran sin ningún astillero que los construya. Sin embargo, es posible construir buques en la Argentina: carecemos de hierro, pero nos sobra madera. La iniciativa particular, aunque tarde, empieza a mostrarse, y ya tenemos varios aunque modestos astilleros construyendo barcos.

Bien: a apuntalar y promover esta iniciativa particular, de efectos incalculables para la economía nacional, tiende la nueva faz constructiva con que encaramos la hipoteca naval. Consiste ella en la distribución del crédito hipotecario para construcciones navales, aprovechando el momento propicio actual, y en la forma que a continuación exponremos.

III. La nación, interesada en proteger toda iniciativa ten-

(1) Obarrio-Naón, *Derecho Comercial*, tomo III, p. 383.

diente a implantar la industria naviera, tiene a su alcance una institución que se halla en condiciones inmejorables para el caso: el Banco hipotecario nacional, de indiscutible arraigo en el país, con sólidos prestigios que se reflejan en la cédula que emite, título de crédito que, como afirma la comisión investigadora nombrada en 1915 por el gobierno del presidente Plaza, “está incrustada en nuestro organismo nacional y naturalizada en el exterior, donde se mantiene firme su crédito, a pesar de la cruenta guerra que aniquila a todas las naciones europeas”. (2)

El Banco hipotecario nacional, con su codiciado título de renta, está destinado a prestar al país los más valiosos servicios. Así lo comprendió su Directorio, al remitir al P. E. los proyectos de ampliación y reformas de su carta orgánica, a mediados del año pasado, hoy a estudio del congreso. Junto con el problema de la colonización, el Banco debe procurar la industrialización de nuestras costas, fomentar las construcciones navales. Al efecto, tendría que ampliarse el inciso 2.º del art. 2.º de su ley orgánica (No. 8172), introduciendo entre las facultades del Banco, la concesión de estos préstamos. El Banco reglamentaría después las condiciones a exigirse, en forma análoga a la de los préstamos para edificación, estableciéndose los distintos períodos de la construcción en que se entregarían las cuotas parciales del préstamo acordado.

IV. Creemos que para esta clase de préstamos sería conveniente emitir una nueva serie de cédulas, con algunas variantes en sus características, para ponerla de acuerdo con la índole del bien hipotecado.

En efecto, la menor duración del buque, comparado con los edificios, exige una amortización acumulativa más rápida. El interés debe mantenerse en el 6 %, para que su rentabilidad no sea inferior a las series actuales. En cuanto a la comisión, teniendo en cuenta que estas operaciones exigirían un personal técnico especial y frecuente inspección, sería prudente fijarla en la misma que pagan los deudores de préstamos de las series de la ley 9155, es decir, 1 % durante el primer tercio, 1½ % durante el segundo tercio y 1¼ % durante el último tercio del contrato. Resultaría una cédula con las siguientes características:

Interés anual	6	%
Amortización	2	„
Comisión	1	„

(2) Informe de la Comisión Investigadora, p. 17.

La duración del préstamo, con esta amortización, sería de 46 semestre y 160 días, vale decir, algo más de 23 años.

V. Construido el buque, el Banco exigiría un seguro sobre el mismo, como exige sobre los edificios en los préstamos de construcciones. Si se autoriza al Banco a efectuar el seguro por sí mismo, como lo ha solicitado su directorio, esta operación facilitaría la acción del mismo en cuanto a la continua inspección que deberá ejercer sobre el buque, para conocer su estado.

Deberá autorizarse a la institución prestamista, además, a exigir anticipos en el préstamo cuando de las inspecciones, o de las señales del Lloyd, o del Bureau Veritas, en su caso, resultare que el buque hipotecado ha sufrido desperfectos que disminuyan la garantía. Los anticipos serían proporcionales a esta disminución, y no se cobraría el interés especial indemnizatorio que prescribe el artículo 46 de la ley actual, por tratarse de un acto voluntario del Banco.

VI. Creemos que, en estos momentos en que los primeros y modestísimos astilleros están construyendo los buques con iniciativa, material y esfuerzo argentinos, por el aliciente de sus altos precios y la pingüe ganancia de los fletes actuales, la ayuda oficial en condiciones liberales, podría contribuir a plantar un nuevo jalón de progreso industrial. Quizás esos buques hipotecados llevarían con más títulos que cualquier otro, la enseña de la soberanía argentina. (3)

L. S. TREVISAN.

(3) Escrito este trabajo supimos después, por la *Revista del Banco hipotecario nacional*, que en el Directorio de esa institución se ha conversado sobre este asunto; es muy posible, pues, que el Banco encare resueltamente esta empresa.