

**LA HIPOTECA NAVAL EN CUBA A LA LUZ DE LA NUEVA LEY
DE NAVEGACIÓN MARÍTIMA, FLUVIAL Y LACUSTRE.**

Lic.Orelys Suárez Febles¹

*1. Universidad de Matanzas “Camilo Cienfuegos”, Vía Blanca
Km.3, Matanzas, Cuba.*

Resumen.

El transporte marítimo o fluvial es utilizado para más de las tres cuartas partes del comercio mundial; de ahí que la correcta aplicación de instituciones vinculadas a él como es el caso de la hipoteca naval, posean cada vez más importancia. En Cuba, si bien se reconoce y se utiliza este derecho real, el tratamiento legal al respecto no es suficiente puesto que no existe un procedimiento adecuado que garantice el cobro a los acreedores hipotecarios. Nuestro sistema procesal carece de acciones, o procedimientos marítimos que resuelvan los conflictos de esta índole. El artículo ofrece un acercamiento a esta figura del Derecho Marítimo, destacando la necesidad de modificar el cuerpo legal que **aborda** lo relativo a ella, así como de crear un mecanismo eficiente que permita hacerla más efectiva.

Palabras claves: hipoteca naval; derechos reales.

INTRODUCCIÓN

Desde tiempos vetustos, la navegación marítima ha sido la principal impulsora del desarrollo del comercio por ser el soporte fundamental para la transportación de mercancías y la vía más rápida y segura para hacerlo. En la actualidad, lejos de perder esa importancia se ha magnificado sobremanera pues grandes volúmenes de mercancías son transportados en buques de un hemisferio a otro.

Con el surgimiento de nuevas modalidades contractuales o el perfeccionamiento de las que ya existían, se ha convertido el buque en un vehículo de transporte importantísimo, utilizado como medio indispensable para llevar a cabo muchos contratos, lo que ha conllevado a que existan numerosas divergencias o controversias entre los comerciantes del mar; de ahí los créditos nacidos o fundados de una relación por incumplimiento de una obligación, ya sea por parte del armador, el propietario u otras personas cuyo actuar impliquen al buque.

De lo anteriormente expuesto se deriva la importancia que posee el uso correcto de las garantías crediticias, que provee a los acreedores la posibilidad de hacer efectivos sus créditos en caso de incumplimiento por parte del deudor. Sin embargo resulta imposible realizar un uso efectivo de esta figura jurídica si la misma no se encuentra correcta o suficientemente regulada en los cuerpos legales de un estado; cosa que ocurre en nuestro país, pues aunque sí está regulada en nuestra nueva Ley de Navegación Marítima Fluvial y Lacustre y en su Reglamento, es omisa en cuanto a los procedimientos para la solución de controversias que puedan devenirse de la misma.

En Cuba en la actualidad se vive en medio de una realidad muy evidente; la apertura a la inversión extranjera y negociaciones con empresarios de países capitalistas, muchos de ellos con un nivel tecnológico mucho más avanzado y con una cultura en el campo del comercio marítimo muy por encima a la de los cubanos, pone a los locales en franca desventaja a la hora de concertar contratos de transporte marítimo. Todo ello hace necesario perfeccionar el tratamiento legal que se le ofrece a instituciones que asegurarían el crédito

en ocasión de un incumplimiento contractual, como es el caso de la hipoteca naval; es por ello que se trazó el objetivo de identificar las deficiencias que presenta la regulación jurídica de esta figura del Derecho Marítimo en Cuba.

Generalidades sobre la institución de la hipoteca.

Como en ocasiones el deudor necesitaba sus bienes para poder pagar la deuda, surgió la prenda sin desplazamiento. Se utilizaba para que los arrendadores de la tierra garantizaran el pago al arrendatario, ignorando sus instrumentos de labranza, los que iban a necesitar en todo caso para trabajar, por lo que no podían ceder al acreedor. Fue esta figura el germen de la hipoteca actual. Sin embargo, por motivos de seguridad jurídica, no fue sino hasta la invención de los Registros, cuando empezó a utilizarse de forma generalizada.¹

Etimológicamente la palabra hipoteca proviene de la palabra griega Hypotheke y del latín Hypotech, que significa lo que se pone debajo.

Para remontarse a los orígenes de la hipoteca actual es necesario hacer referencia al Derecho Romano pues para ellos el Derecho de Obligaciones poseía como medio de extinción principal el pago o cumplimiento de la misma, por lo que disponían de varios medios para garantizar el cumplimiento de las mismas. Uno de estos medios era la constitución de una obligación accesoria a cargo del propio deudor. Además estaba el establecimiento de una o varias personas que se hicieran responsables de pagar la deuda por el deudor en caso de incumplimiento por parte de esta. Por último se encontraba la afectación de un bien determinado al cumplimiento de la obligación, estableciéndose un derecho real como garantía. Dentro de esta última forma que poseían los romanos para establecer garantías que aseguraran el cumplimiento de las obligaciones era reconocida la hipoteca.

Para los romanos la hipoteca era llamada en sentido amplio *Pignus* y en sentido estricto *Hypothecay* consistía, de manera muy similar a como es concebida en la actualidad, un derecho real accesorio en cosa ajena a través de la cual en caso de incumplimiento de la obligación principal contraída el acreedor hacía efectivo el pago de la deuda a través de la venta de la cosa hipotecada y saldaba la deuda con el producto, dicha venta².

Aunque existen diversos conceptos de hipoteca, las diferencias entre los mismos no son significativas puesto que todos presentan elementos comunes y la mayoría coinciden en que la hipoteca es un derecho real de garantía.

El derecho real de garantía pudiéramos definirlo como la existencia de una deuda habida por incumplimiento de una de las partes, cuyo garante de ese incumplimiento, recae precisamente sobre un bien o bienes del deudor, hasta cubrir el valor del adeudo o cargo al valor del bien. En ocasiones cubrir el valor del bien es difícil, cuando el deudor no tiene suficientes bienes para garantizar ésta.

¹ Vid <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/hipoteca/hipoteca.htm>

² Vid Fernández Bulté Julio, "Manual de Derecho Romano" Editorial Félix Varela, 2006 cit p- 123.

Para la mayoría de los tratadistas la hipoteca es un derecho real accesorio pues se sustenta sobre la preexistencia de un derecho anterior y se constituye mediante un contrato para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, afectando un determinado bien inmueble de manera especial y prioritaria al cumplimiento de esa obligación, una vez que sea vencida y no pagada la obligación principal, el acreedor satisface el importe de la misma a través de la venta del bien hipotecado. La obligación principal y la de garantía, o accesoria, van indisolublemente unidas de modo que si se extingue la obligación principal, no puede seguir subsistiendo la accesoria, y la garantía se extingue.

Visto tanto como contrato o como derecho real la hipoteca posee características propias que la definen, como por ejemplo: es un contrato nominado, ya que se encuentra reglamentado en la ley; es un contrato unilateral, debido a que sólo se obliga el deudor hipotecario a transferir al acreedor hipotecario el derecho real de hipoteca, el acreedor no contrae obligación alguna; es un contrato accesorio, porque supone la existencia de una obligación principal cuyo cumplimiento asegura; es un contrato oneroso, por regla general y; es un contrato registral pues para su validez requiere como requisito indispensable, además del consentimiento, la inscripción registral. Además de estas características la hipoteca posee otras como son: es un derecho real, o sea, es un derecho que se ejerce sobre la cosa y no respecto a determinada persona, pero se ejerce de forma indirecta ya que este derecho consiste básicamente en pedir la venta de la cosa hipotecada en caso de que el deudor no cumpla la obligación garantizada con la hipoteca; es un derecho especial, puesto que solo se ejerce sobre determinados bienes; es un derecho accesorio, puesto que sigue la suerte del derecho principal al que garantiza por lo que si la obligación principal es nula, la hipoteca constituida no es válida; el deudor hipotecario no pierde la posesión de la cosa, lo cual constituye una limitación al derecho de dominio o propiedad, es decir, el deudor puede servirse del inmueble con la restricción de los derechos del acreedor hipotecario; es un derecho indivisible pues subsiste en tanto no se cancele y además es un derecho transmisible pues puede ser objeto de cesión, traspaso, etcétera.

Adentrando ya en el tema de la hipoteca naval, que es el que en concreto interesa en este caso, se puede afirmar que esta surge debido a las necesidades que poseían los navieros de emplear capital ajeno en la explotación de su industria y sus orígenes se encuentran igualmente en el Derecho Romano.

Las características del buque como bien mueble sui generis hicieron que se tornara complejo el establecimiento de una garantía sobre el mismo, pues las diferencias entre la prenda y la hipoteca en cuanto a la naturaleza mueble o no del objeto, resultaron en la aplicación de la prenda para los bienes muebles y la hipoteca para los inmuebles.³ Al ser el buque un bien mueble, le sería aplicable la prenda, lo cual suponía la desposesión de esta a su titular, acción que no resultaba viable pues el deudor necesitaba mantener la posesión del buque para poder cumplir la obligación principal contraída. Por ello se instituyó la inscripción del buque en un registro público otorgando al buque la condición de bien inmueble solo a los efectos hipotecarios y equiparando así la hipoteca naval a la inmobiliaria.

³Vid Abreu Fernández, Alberto. "El derecho en el transporte marítimo", Editorial Félix Varela, 2006 cit P- 39

El concepto y alcance de la hipoteca naval depende del tratamiento que se le dé por cada uno de los países pues la hipoteca se rige por las leyes del país donde se constituya. Por ejemplo en Panamá la hipoteca naval es vista como un derecho real de garantía crediticia establecido sobre un buque de más de 10 toneladas de peso, habilitados, a construirse o en construcción, o sobre artefactos navales.⁴ Si tienen menos de ese peso pueden ser gravados con prenda. Al igual que la hipoteca sobre inmuebles, en este caso no hay traspaso del bien dado en garantía al acreedor.

En otras legislaciones no se hace esa aclaración en cuanto al peso del buque, sin embargo sí se hace referencia a que el buque debe ser mercante y que en caso de estar en construcción para constituir la hipoteca naval es indispensable que esté invertida en él la tercera parte del valor total del casco.

Sin embargo un concepto bastante amplio es el que plantea que la hipoteca naval es un derecho real constituido mediante un contrato sobre una nave ajena en garantía de un crédito, en cuya virtud el acreedor, si no se le paga la deuda en el plazo convenido, puede hacer embargar y vender la nave hipotecada.⁵

Otro concepto es el que plantea que una hipoteca naval, es una demanda contra un buque, la cual puede hacerse efectiva a través del arresto de la propiedad en cuestión. Esta existe independientemente de la posesión del objeto sobre el cual está demandado, pero se atañe a este el sentido en que se hace inefectiva por medio del cambio del propietario.

La hipoteca naval es un derecho obligatorio y por tanto, podrá el acreedor ejercer una acción real. Está amparado por escritura pública y surtirá a todo los efectos legales valor sobre el bien, salvo que no se haya registrado, podrá enajenarse el mismo como un acto mercantil y perder el derecho.

En el derecho marítimo existen instituciones que garantizan los créditos marítimos; la hipoteca naval, cuya característica principal recae sobre un determinado buque que garantizará el cumplimiento de una obligación por parte del deudor, no desposee por su naturaleza propia al propietario o armador de la posesión o derecho del mismo, sino que durante el tiempo de duración del contrato el propietario o cualquier operador del buque podrá hacer uso y disfrute del mismo, hasta el vencimiento del mismo, o sea, del plazo convenido para el pago de la obligación principal, y una vez vencido este término, el titular de la hipoteca podrá hacer uso de su derecho sobre el bien hipotecado, y también cuando concurren otras circunstancias; quiebra o concurso del deudor, pérdida del buque, imposibilidad para navegar, cambio de pabellón y venta. En todos estos casos se podrá pedir el embargo por parte del acreedor.

⁴ Vid <http://www.buenastareas.com/ensayos/Hipoteca-Naval/3078436.htm>

⁵ Vid Abreu Fernández, Alberto. "El derecho en el transporte marítimo", Editorial Félix Varela, 2006 cit P- 40

La hipoteca naval en Cuba.

En Cuba la institución de la hipoteca naval actualmente se encuentra regulada en la Ley 115 del 4 de noviembre del 2013 y en el Decreto 317 de igual fecha, cuestión esta que constituye una ventaja porque anteriormente no se encontraba regulada en el Código de Comercio, donde solo se disponía el orden de prelación en los casos de venta judicial de un buque⁶ y en el Código Civil solo se hace referencia a la hipoteca en el artículo 288 planteando que esta se rige por disposiciones especiales.⁷

Los elementos personales del contrato de hipoteca son el acreedor y el deudor hipotecario, con el requisito de que este último debe poseer la libre disposición de sus bienes⁸.

Por otra parte los acreedores hipotecarios pueden ser personas naturales o jurídicas como se reconoce en la Ley, reconociendo además la posibilidad del Estado de ser acreedor hipotecario.⁹

El elemento real, o sea, el objeto del contrato queda establecido en la norma en el artículo 48.1 que plantea que podrán constituirse hipotecas sobre buques, embarcaciones y artefactos navales, cualesquiera que sean su tonelaje o desplazamiento y la función a que se destine, al igual que pueden ser hipotecadas las embarcaciones en proceso de construcción.

Los elementos formales son los más importantes porque fueron los que permitieron equiparar la hipoteca naval a la inmobiliaria y estos son: que se constituya por escrito mediante escritura pública otorgada ante Notario; y además el requisito registral, que comprende que las hipotecas que se constituyan sobre embarcaciones, buques o artefactos navales con fines comerciales se inscribirán en el Registro Marítimo Nacional y las que sean constituidas sobre los medios que no respondan a tales fines, en el Registro Nacional de Buques de la Capitanía del Puerto; mientras que si es constituida en el extranjero deberá ser otorgado ante el Cónsul cubano o ante la autoridad competente.¹⁰ Todos estos elementos aparecen regulados también en el Decreto 317 en su artículo 93.

De todo esto se puede afirmar que en el caso de las hipotecas navales el acreedor hipotecario tendrá a todo los efectos legales una acción real sobre un determinado buque gravado por escritura pública como garantía de un servicio o prestación, y es efectivo cuando la hipoteca sea registrada; cuando esto no ocurre y se enajena el bien se extingue la acción real sobre el buque, asumiendo su nuevo propietario una deuda de tipo personal con el acreedor, porque consta en esa escritura una obligación, sin embargo perderá cualquier acción sobre el buque.

Además para la hipoteca naval existen los requisitos de formalización como son la designación del acreedor y deudor con sus generales, la cantidad líquida y determinada del crédito garantizado con la hipoteca, la fecha de vencimiento del capital y pago de intereses,

⁶ Vid. Artículo 580 del Código de Comercio Cubano de 1886.

⁷ Vid. Artículo 288 del Código Civil Cubano de 1989.

⁸ Vid. Artículo 48.3 de la Ley 115 del 4 de noviembre de 2013.

⁹ Idem.

¹⁰ Idem. Artículo 49.

la determinación del titular de la hipoteca, la identificación del buque y su valor, la cantidad del buque y su valor y la cantidad de que responde cada nave, si se hipotecan dos o más en garantía del mismo crédito.

Para que una hipoteca surta efectos, una vez que tenga lugar el incumplimiento por parte del deudor se procede al embargo del buque hipotecado para luego proceder a su venta y así liquidar con el resultado de la misma el importe de la deuda y es aquí donde es más ineficaz la legislación cubana al tratar el tema de la hipoteca naval pues para ejercer una acción de embargo de buques, es necesario que se den varios acontecimientos; el primero, la existencia de una deuda fundada, alegada ante los órganos competentes del Estado contratante para conocer del asunto, en que el acreedor expresa tener un derecho y exige su contraprestación, o sea, un crédito marítimo el que no se le pagó, para el caso de la Hipoteca, la sola presentación de la escritura de Hipoteca, no da duda de la existencia del derecho reclamado; y la segunda situación sería tener en sus aguas territoriales, dentro de la jurisdicción del estado contratante el bien que se pretende embargar, o sea, el buque.

La Ley de Procedimiento Civil Administrativo y Laboral hace referencia a los demandados que tengan domicilio en el exterior conocido y carezcan de representación o apoderado o que no se conozca¹¹ estableciendo la LPCAL para el caso en que llegara a conocerse el emplazamiento mediante comisión rogatoria por el término que el tribunal establezca, no mayor de tres meses, y para el caso de que no se conozca se llevará a efecto el emplazamiento en la forma que se establece en el artículo 169 de la propia Ley. Para ambos casos, puede realizarse el emplazamiento a través del Capitán del buque u otro tripulante de ello que lo haga llegar a su Capitán. Es el Capitán el encargado de tramitar al Armador u Operador del acontecimiento del embargo del buque; ya que el representante del buque y del propietario u operador, recae en la persona jurídica natural de su Capitán en cualquier país que se encuentre el buque. Aclaremos que en nuestra nueva Ley de Navegación Marítima Fluvial y Lacustre, se le confiere al Capitán facultades de tipo administrativas¹². De lo anteriormente expuesto nos surge la presente disyuntiva: ¿por qué no emplazar al capitán y evitaríamos los tres meses de comisión rogatoria y no se dilataría el proceso, acortándose este a un menor plazo? En las condiciones actuales existen comunicaciones vía telefónica; faxes; E-mail y otras que permiten la comunicación hacerse lo más rápido y ágil posible; debemos tener en cuenta que aquella comisión rogatoria está basada en la anterior Ley de Enjuiciamiento Española del siglo pasado, donde no existían los medios de comunicaciones que hoy hay.

Por otra parte en la hipoteca dado que es un contrato registral y con la simple muestra de la inscripción en el registro mercantil es efectiva la prueba de que el derecho le asiste al acreedor, debería tramitarse por un proceso sumario, más rápido y efectivo; no así para otros créditos marítimos que se llevan mediante un proceso ordinario.

De existir un elemento extranjero en la hipoteca naval, como fue antes mencionado, se rige por la ley del país donde se constituya, lo cual posee su fundamento legal en el Código

¹¹ Vid. Artículo 230 de la Ley de Procedimiento Civil, Administrativo y Laboral del 19 de agosto de 1977.

¹² Vid. Artículo 56.1 de la Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre de 4 de noviembre del 2013.

Bustamante¹³, al cual Cuba se acoge y que da a las normas que regulan a la hipoteca y al resto de las garantías reales en caso de conflicto de leyes un marcado carácter territorial que se debe en gran parte a la fecha ya lejana de que data dicho código pues en la actualidad existe una tendencia a que en el propio contrato las partes lleguen a un acuerdo sobre las leyes que regirán sobre el mismo; sin embargo la Ley da preferencia a la territorialidad para no contravenir así los artículos 214 y 218 del ya mencionado Código Bustamante.

Artículo 214. Es territorial la disposición que prohíbe al acreedor apropiarse las cosas recibidas en prenda o hipoteca.

Artículo 218. Son territoriales las disposiciones que fijan el objeto, condiciones requisitos, alcance e inscripción del contrato de hipoteca.

Además en el Decreto 317 se hace referencia también a este asunto cuando plantea que las hipotecas inscritas en Cuba deben poseer una cláusula de sumisión a los jueces y tribunales cubanos y si el acreedor hipotecario, el propietario de la nave o ambos fueran extranjeros deberá contener el contrato de hipoteca además una cláusula en donde se renuncia a pedir indemnización de todo tipo contra el Estado cubano, sea dentro o fuera del orden nacional¹⁴.

Resulta sumamente interesante también el hecho de que en el artículo 50.3 de la propia Ley se plantea el orden de prelación y los créditos que tendrán preferencia frente a los créditos hipotecarios, cuestión esta que desfavorece al acreedor hipotecario que debe esperar porque se satisfagan las deudas de los acreedores en dicho orden de prelación para luego hacer efectivo su crédito.

En el ámbito internacional en materia de hipoteca naval Cuba se acogió al Convenio de Bruselas con fecha del 10 de abril de 1926 y que se denominó Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios Marítimos e Hipotecas. Este Convenio surgió motivado por los conflictos existentes entre las diferentes legislaciones en materia de privilegios marítimos y la inseguridad que poseían los acreedores hipotecarios ante la posibilidad de que el propietario del buque contrajera una obligación con algún extranjero y que el buque quedara nuevamente gravado.

El ya mencionado Convenio de Bruselas poseía entre sus objetivos unificar las diversas leyes promulgadas por los diferentes Estados en materia de privilegios marítimos, establecer un nuevo orden de prelación que fuera más favorable a los acreedores hipotecarios¹⁵ y reconocer la validez de la hipoteca naval en todos los países que fueran signatarios del Convenio¹⁶. Es preciso decir que el Convenio no obtuvo los resultados que esperaba, pues la acogida que tuvo por parte de la comunidad internacional no fue buena,

¹³ *El Código Bustamante fue aprobado en la VI Conferencia Panamericana celebrada en La Habana en 1928 y aún se encuentra vigente en 15 repúblicas latinoamericanas, incluyendo a Cuba.*

¹⁴ *Vid. Artículo 101.1 y 2 del Decreto 317 del 4 de noviembre del 2013.*

¹⁵ *Vid Artículo 2 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios Marítimos e Hipotecas del 10 de abril de 1926*

¹⁶ *Idem. Artículo 1.*

además el orden de prelación que estableció¹⁷ tampoco satisfizo ni mejoró la posición de los acreedores hipotecarios ante los créditos preferenciales.

A pesar de lo anteriormente expuesto Cuba se acogió al Convenio que entró en vigor en nuestro país el 21 de noviembre de 1983. Es necesario mencionar también que posteriormente entró en vigor en el año 1967 un nuevo Convenio Internacional en materia de hipotecas y privilegios marítimos, sin embargo Cuba no fue signatario del mismo.

Además de los dos Convenios anteriormente mencionados tuvo lugar el Convenio Internacional con fecha del 10 de mayo 1952. Este convenio se realizó para la Unificación de Ciertas Reglas Relativas al Embargo Preventivo de Buques. Entre otros asuntos dispuso que un buque que navegue bajo pabellón de uno de los Estados contratantes no podrá ser embargado dentro de la jurisdicción de un Estado contratante, más que en virtud de un crédito marítimo. Solo puede ser embargado con autorización de un tribunal o cualquier autoridad judicial competente del Estado contratante en el que se practique el embargo.

También dispuso que la hipoteca naval siempre será un crédito privilegiado. Además el armador o el Capitán pueden necesitar para la explotación o durante la expedición del buque otros procedimientos de crédito, a la vez que algunos acreedores por la índole de sus créditos obtienen un derecho privilegiado sobre la garantía del buque. Este Convenio entró en vigor para Cuba en 1984.

En resumen, podemos afirmar que la hipoteca naval está regulada en la actualidad en esta nueva Ley, respetando todos los Convenios Internacionales de los cuales Cuba es signataria y con la gran ayuda de su Reglamento; el legislador previó un conjunto de elementos que no podían ser olvidados en sus articulados en cuanto a esta institución marítima. Pero también es válido mencionar que se obviaron cuestiones importantes para su implementación, incluyendo la vía de solución de conflictos a la que podría acudir la parte interesada en caso de que surgiesen desavenencias.

CONCLUSIONES

La hipoteca naval es una institución que se encuentra reconocida por el derecho y en Cuba es regulada a través de disposiciones normativas especiales.

La nueva Ley de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre de este mismo año regula todo lo concerniente a la hipoteca naval, pero es omisa en cuanto al procedimiento para la solución de conflictos que se pudiesen suscitar a raíz de un contrato de hipoteca naval, lo que no responde a la agilidad y el dinamismo que las regulaciones del transporte marítimo requieren.

Si el legislador ha dado el gran paso de avance de erigir una nueva ley sustantiva que regule todo en cuanto al Derecho Marítimo, derogando todo lo que añosamente se encontraba

¹⁷El Convenio estableció un orden de prelación en el que se ubicaba a la hipoteca naval justo después de los créditos privilegiados. Artículo 3.

vigente, sería necesario que tomaran en cuenta la necesidad de regular además los procedimientos o las vías de solución de conflictos del Derecho Marítimo, tomando en cuenta que en esta rama jurídica existen un sinnúmero de instituciones de las que pueden devenirse una buena cantidad de altercados como por ejemplo los accidentes marítimos, las averías, los contratos de seguro marítimos, el embargo preventivo y la venta judicial de buques, y por supuesto, la hipoteca naval.

BIBLIOGRAFÍA

ABREU FERNÁNDEZ, ALBERTO. *El derecho en el transporte marítimo*, Editorial Félix Varela La Habana, 2006.

BROSETA PONS, MANUEL. *Manual de Derecho Mercantil*, Editorial Tecnos, Madrid, 2003.

Colectivo de Autores. *Derecho Internacional Privado. Parte Especial*, Editorial Félix Varela La Habana, 2007.

DÁVALOS FERNÁNDEZ RODOLFO. *Derecho Internacional Privado. Parte General*, Editorial Félix Varela, La Habana 2006.

FERNÁNDEZ BULTÉ JULIO. *Manual de Derecho Romano*, Editorial Félix Varela, La Habana 2006.

RAPA ÁLVAREZ VICENTE. *Manual de Obligaciones y Contratos. Tomo 2*, Editorial Félix Varela, La Habana, 2009.

VALDÉS DÍAZ CARIDAD *Compendio de Derecho Civil*. Editorial Félix Varela, La Habana, 2007.

Sitios Web consultados en Internet:

<http://www.buenastareas.com/ensayos/Hipoteca-Naval/3861380.html> consultado el 26 de agosto del 2013.

<http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/derecho-maritimo/derecho-maritimo.htm> consultado el 17 de agosto del 2013.

http://www.fondear.org/infonautic/documentacion_compra/Compra_Embarcacion/Hipoteca_Naval/Hipoteca_Naval.html consultado el 24 de agosto del 2013.

http://noticias.juridicas.com/boletines/nj_27-05-2013.html consultado el 14 de octubre del 2013.

Legislaciones:

Ley de Procedimiento Civil, Administrativo y Laboral del 19 de agosto de 1977.

Ley-Decreto 1420 del 12 de mayo de 1954.

Ley 115 de Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre del 4 de noviembre del 2013.

Decreto- Ley 241 que modifica la LPCAL del 26 de septiembre de 2006.

Decreto 317 del 4 de noviembre del 2013.

Código Civil Español del 24 de julio de 1889.

Código Bustamante del 20 de febrero de 1928
JACK, H. *Engineer On A Disk - Manufacturing Integration and Automation* [on-line], 2003 [citado: marzo 30 de 2010], Grand Valley State University, Allendale, MI (USA) Disponible en: <http://claymore.engineer.gvsu.edu/eod/pdf/automate.pdf>.