

ESTADO ACTUAL DEL MERCADO FINANCIERO EN HIPOTECAS NAVALES Y REGLAS DE SUBASTAS DE BUQUES EN COLOMBIA: UN ANÁLISIS DE LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

*Anderson David Aguirre Murillo*¹

RESUMEN

Este estudio examina las reglas que regulan las subastas y el estado del mercado financiero en buques adquiridos mediante hipoteca naval en Colombia en los últimos tres años. A través de un análisis detallado de la normativa colombiana, se exploran las disposiciones que gobiernan los remates de estos buques, con un enfoque particular en los créditos obtenidos en el país. La investigación se basa en estudios de casos relevantes para esclarecer las complejidades inherentes a los remates de buques que se hayan hipotecado en el país y busca analizar el mercado financiero de estas hipotecas. Además, se identifican desafíos potenciales y se proponen recomendaciones para mejorar la eficiencia y transparencia de estos procesos. Al profundizar en este aspecto crítico de las finanzas marítimas en Colombia, el estudio aspira a ofrecer información valiosa para partes interesadas, formuladores de políticas e investigadores interesados en la intersección del derecho marítimo y las finanzas.

PALABRAS CLAVE

Reglas de subastas; hipotecas navales; finanzas marítimas; regulaciones colombianas; subastas de buques; mercado financiero; derecho marítimo; estudios de casos; eficiencia; transparencia.

ABSTRACT

This work examines the rules governing auctions and the state of the financial market for ships acquired through naval mortgages in Colombia over the past three years. Through a detailed analysis of Colombian regulations, it explores the provisions that govern the auctioning of these ships, with a particular focus on loans obtained within the country. The research is based on relevant case studies to elucidate the complexities inherent in the auctions of mortgaged ships in the country and aims to analyze the financial market for these mortgages. Additionally, it identifies potential challenges and proposes recommendations to improve the efficiency and transparency of these processes. By delving into this critical aspect of maritime finance in Colombia, the study aims to provide valuable information for stakeholders, policymakers, and researchers interested in the intersection of maritime law and finance.

¹ Estudiante de Derecho de la Universidad Libre, Seccional Cartagena

KEYWORDS

Auction rules; naval mortgages; maritime finance; Colombian regulations; vessel auctions; financial market; maritime law; case studies; efficiency; transparency.

INTRODUCCIÓN

La motivación de este trabajo surge de la necesidad de evaluar la situación actual de las inversiones en hipotecas navales en Colombia, así como la efectividad y transparencia de los procesos de subasta de buques hipotecados. Así pues, se busca determinar si las subastas realizadas cumplen con los objetivos de recuperación de créditos y protección de los derechos de los acreedores, así como si existen desafíos o deficiencias que puedan afectar la eficiencia del mercado marítimo financiero en el país.

Este estudio es crucial para proporcionar información útil a inversionistas, instituciones financieras, legisladores y reguladores interesados en mejorar la gestión y regulación de las hipotecas navales en Colombia, asegurando que los procedimientos de subasta sean transparentes, efectivos y alineados con las mejores prácticas internacionales en materia financiera y marítima.

Los remates de buques desempeñan un papel crucial en las finanzas marítimas, especialmente cuando los buques se utilizan como garantía para préstamos. En Colombia, las dinámicas de los remates de buques están influenciadas por diversos factores legales y económicos, lo que hace esencial examinar la eficacia y complejidades de las reglas existentes. Desde el enfoque económico la industria marítima se erige como piedra angular del comercio global, facilitando el movimiento de bienes y recursos a través de las fronteras. Dentro de esta intrincada red de comercio, la práctica de utilizar barcos como garantía para préstamos, asegurados mediante hipotecas navales, desempeña un papel fundamental en las finanzas marítimas. En el contexto de Colombia, una nación con una amplia territorialidad marítima y una dependencia significativa de sus puertos para el comercio internacional, se hace necesario comprender los matices de los remates de buques regidos en gran parte de los casos por las operaciones de remate que surgen a partir de las hipotecas navales es de suma importancia.

El sector marítimo de Colombia sirve como conducto vital para el crecimiento económico, con sus puertos desempeñando un papel crucial como puertas de entrada tanto para las importaciones como para las exportaciones. En consecuencia, el marco regulatorio que rige las transacciones marítimas, incluidos los remates de buques, debe ser completo, receptivo y sintonizado con las necesidades de la industria. Los remates de buques, lejos de ser simples procedimientos legales, sirven como mecanismos indispensables para hacer valer los derechos de los acreedores, facilitar la liquidez de los activos y garantizar la asignación eficiente de recursos dentro del ámbito marítimo.

Este trabajo busca pues, emprender un viaje para desentrañar la intrincada red de regulaciones que rodea los remates de buques con hipotecas navales en Colombia y ello implica desentrañar las complejidades, desafíos y oportunidades inherentes a las finanzas marítimas. A través de la combinación del análisis legal de implicaciones y la recopilación de información estadística, pueden proponerse mejoras que resuenen en los tomadores de decisiones en materia de políticas de Estado rector del puerto, que

beneficien a las partes interesadas y los profesionales por igual, proporcionándoles una hoja de ruta para incentivar los negocios marítimos por el terreno multifacético del financiamiento de las travesías de los buques

El abordaje comienza con la presentación del panorama legal que rige los remates de buques en Colombia. Luego, navegamos a través del laberinto de regulaciones que rigen específicamente las hipotecas navales y los créditos, diseccionando sus implicaciones y aplicaciones dentro del contexto colombiano. Basándonos en estudios de caso ilustrativos y datos obtenidos por la Dirección General Marítima (DI-MAR), emprendemos un viaje analítico para discernir las realidades prácticas de los remates de buques con hipotecas navales en Colombia, identificando áreas propicias para su refinamiento y mejora.

MÉTODO

El método empleado en este artículo se basa en el método deductivo en el cual seguirá las sientes directrices:

Observación y Recopilación de Datos:

Se analizaron las legislaciones de remates de buques hipotecados en Colombia y se recopiló información detallada sobre los procedimientos judiciales y los problemas legales que se han presentado en algunas de estas diligencias.

Identificación de Patrones:

Se identifican patrones comunes entre los datos observados, como procedimientos recurrentes, problemas legales similares o resultados consistentes.

Formulación de Hipótesis:

Se plantean hipótesis preliminares sobre posibles explicaciones detrás de los patrones identificados, como deficiencias en la aplicación de procedimientos legales.

Análisis de Datos:

Se analizan los datos recolectados en busca de evidencia que apoye o refute las hipótesis formuladas, utilizando análisis cualitativos.

Generalización:

Se generalizan los hallazgos obtenidos de los datos observados a conclusiones generales sobre el proceso de remate de buques con hipoteca naval en Colombia.

Verificación y Validación:

Se verifica y valida las conclusiones alcanzadas mediante la revisión crítica de los datos y análisis, y la comparación con estudios similares o la revisión por expertos en derecho marítimo

PROBLEMA JURÍDICO

¿Cuál es el estado actual del mercado financiero en **hipotecas navales** en Colombia y cuál es la eficacia en las reglas de las subastas de buques adquiridos mediante este tipo de financiamiento en los últimos 3 años en Colombia?

NATURALEZA JURÍDICA Y ECONÓMICA DEL PROCEDIMIENTO DE REMATE DE UNA NAVE ANTE UN ACREEDOR HIPOTECARIO

La naturaleza jurídica del procedimiento de remate o subasta de una embarcación ante un acreedor hipotecario es principalmente de carácter procesal y ejecutivo. Desde el punto de vista jurídico, se trata de un proceso mediante el cual se ejecuta el derecho real de hipoteca sobre la nave para satisfacer la deuda garantizada por dicha hipoteca. Este procedimiento está regulado por la ley y los principios del derecho procesal, con el fin de asegurar el cumplimiento de las obligaciones contraídas por el deudor.

Por otro lado, desde el punto de vista económico, el procedimiento de remate de una nave ante un acreedor hipotecario tiene como objetivo principal la realización o el otorgamiento de una garantía hipotecaria para cubrir la deuda pendiente. En este sentido, el remate se convierte en un mecanismo para recuperar el valor económico de la embarcación y transformarlo en liquidez para el acreedor. Además, el remate puede influir en la estabilidad del mercado marítimo al determinar el precio de venta de la nave y su impacto en la industria naval y financiera.

En el Artículo 144 del *Código de Comercio Colombiano* (Congreso de Colombia, 1971²), se establece que, cuando un bien mueble, como un buque, ha sido dado en garantía mediante una hipoteca y el deudor no cumple con sus obligaciones financieras, el acreedor hipotecario tiene el derecho de solicitar la venta del bien a través de un remate público.

En otras palabras, si el deudor no paga su deuda conforme a los términos del contrato hipotecario, el acreedor puede iniciar un proceso de remate para vender el buque hipotecado y recuperar el dinero adeudado.

El remate se lleva a cabo mediante un proceso público de subasta, donde se invita a posibles compradores a realizar ofertas por el buque. El bien se adjudica al postor que ofrece el precio más alto, siempre y cuando este sea igual o mayor al valor establecido para la venta.

Una vez que se completa el remate, el producto de la venta se utiliza para pagar la deuda garantizada por la hipoteca, incluyendo intereses y costos asociados. Si el monto obtenido en el remate es mayor que la deuda, el excedente se devuelve al deudor.

LA CONCURRENCIA DE PERSONAS EN UN REMATE

La concurrencia de personas se refiere a la presencia simultánea de múltiples partes interesadas en participar en el evento o actividad de subasta o remate. Es menester decir, que no siempre todos quie-

2 Congreso de Colombia. (1971). Código de Comercio Colombiano. Bogotá: Imprenta Nacional. Recuperado de https://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/codigo_de_comercio_pr004.html

ren participar en la adquisición o compra en otros muchos escenarios dicha situación puede volverse especialmente compleja cuando se combina con el fenómeno crediticio marítimo, que implica la financiación de actividades relacionadas con el transporte marítimo, en algunos casos podría haber:

- a. Pérdidas o daños causados por la explotación del buque:** Si un buque ha causado pérdidas o daños durante su operación, puede generar reclamos legales y financieros tanto de terceros afectados como de las partes involucradas en el crédito marítimo. Esto puede resultar en la participación de múltiples partes interesadas en el remate, cada una con diferentes intereses y reclamos sobre el buque subastado.
- b. Reparar la muerte o lesiones corporales:** Si se han producido lesiones corporales o muertes como resultado de la operación del buque, pueden surgir demandas legales y reclamos por compensación. Estos reclamos pueden afectar la disposición del buque en el remate, ya que las partes interesadas pueden buscar recuperar sus pérdidas a través de la venta del buque o de otros activos relacionados.
- c. Operaciones de asistencia o salvamento:** Si el buque ha estado involucrado en operaciones de asistencia o salvamento, pueden surgir reclamos especiales relacionados con la compensación por dichas operaciones. Estos reclamos pueden influir en la disposición del buque en el remate y atraer la participación de partes interesadas adicionales, como las empresas de salvamento marítimo.
- d. Daños al medio ambiente y costos asociados:** Si el buque ha causado daños al medio ambiente o a intereses relacionados, puede generar reclamos por indemnización y costos de restauración ambiental. Estos reclamos pueden tener un impacto significativo en la valoración del buque en el remate y pueden atraer la atención de partes interesadas involucradas en la protección del medio ambiente marino.
- e. Gastos y desembolsos relacionados con la peligrosidad del buque:** Si el buque representa un peligro para el medio ambiente o la navegación, pueden surgir reclamos por los gastos y desembolsos asociados con su puesta a flote, remoción, recuperación o eliminación.

Estos reclamos pueden afectar la disposición del buque en el remate y pueden requerir la participación de partes interesadas especializadas en operaciones de salvamento y mitigación de riesgos marítimos.

ENTIDADES DE DERECHO PÚBLICO COMO ACREEDORES HIPOTECARIOS

En Colombia, las entidades de derecho público pueden actuar como acreedores hipotecarios en determinadas circunstancias, principalmente a través de instituciones como el Banco Agrario, el Banco de la República y el Fondo Nacional del Ahorro. Estas entidades pueden otorgar préstamos hipotecarios a individuos o entidades, respaldados por una garantía hipotecaria sobre un bien inmueble.

El Banco Agrario de Colombia es una entidad financiera pública que tiene entre sus funciones otorgar

créditos agrícolas, incluidos préstamos con garantía hipotecaria para la adquisición de tierras o el financiamiento de proyectos agropecuarios.

El Banco de la República, por otro lado, es el banco Central de Colombia y, aunque no es común que otorgue préstamos hipotecarios directamente, puede intervenir en el mercado hipotecario mediante la fijación de tasas de interés de referencia y otras políticas monetarias que afecten las condiciones de los préstamos hipotecarios en el país.

El Fondo Nacional del Ahorro es una entidad que promueve el ahorro y facilita el acceso a vivienda a través de programas de financiamiento hipotecario. Opera como una entidad de derecho público y ofrece créditos hipotecarios a tasas de interés competitivas, dirigidos principalmente a empleados del sector público y privado, así como a trabajadores independientes.

La participación de estas entidades de derecho público como acreedoras en **hipotecas navales** es un fenómeno menos común en comparación con la participación de entidades privadas. Sin embargo, esta práctica se observa en casos particulares que implican proyectos de gran envergadura en el ámbito marítimo y que son de interés estratégico para el Estado colombiano.

Por ejemplo, en proyectos de construcción o modernización de infraestructuras portuarias de importancia nacional, como puertos de aguas profundas o terminales especializadas para el comercio internacional, es posible que entidades gubernamentales actúen como acreedoras en hipotecas navales para respaldar financieramente estas iniciativas de desarrollo económico y comercial.

Asimismo, en el contexto de la gestión de la flota naval del Estado, la adquisición o renovación de buques de guerra y la mejora de la capacidad operativa de la Armada colombiana pueden involucrar la participación de entidades públicas como acreedoras en hipotecas navales para garantizar la financiación necesaria para estos proyectos de defensa nacional.

ESTADÍSTICAS DE LAS HIPOTECAS NAVALES EN COLOMBIA EN LOS ÚLTIMOS TRES AÑOS

Gráfico 1. La cantidad de hipotecas navales de buques registradas en el libro del registro en las capitánías de puerto en los últimos tres años, 2022, 2023, y los meses transcurridos de 2024³



³ Autoridad Marítima de Colombia. (2024). Información sobre hipotecas y medidas cautelares de naves registradas en los libros de registro de las Capitánías de Puerto en los años 2022, 2023 y 2024 [Radicado No. 292024107167]. Documento aclarado mediante oficio de radicado 292024107701 del 29 de mayo de 2024.

Gráfico 2. Medidas cautelares registradas en el libro de matrícula de naves en los últimos (3) tres años (2022, 2023, 2024) en Colombia⁴

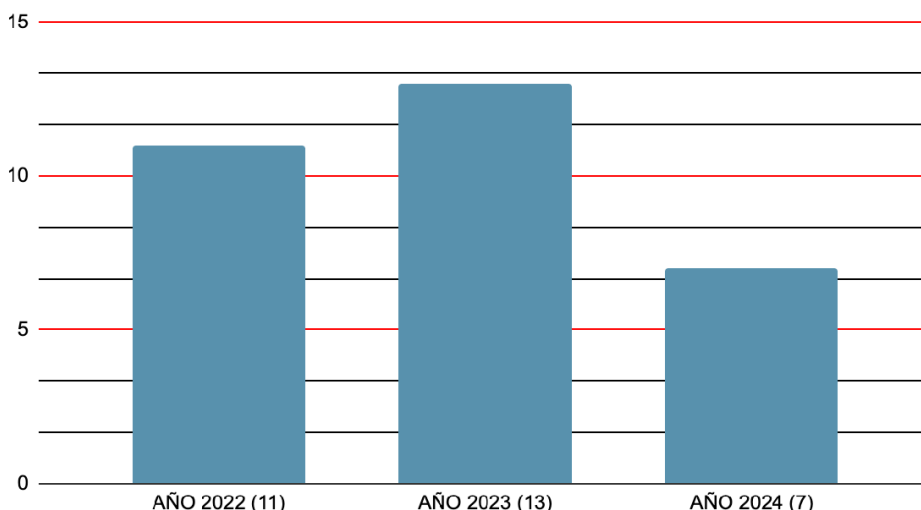
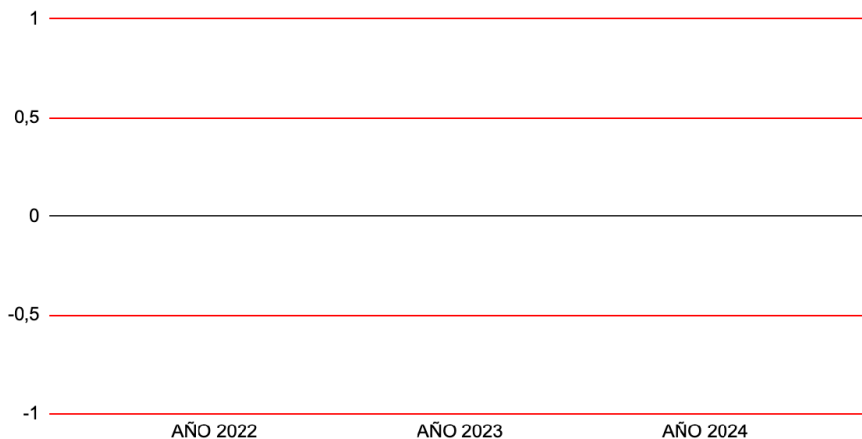


Gráfico 3. Cambios de nombre de propietarios por adjudicación en los remates de estas hipotecas registradas⁵.



El Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques, suscrito en Ginebra en 1999:

En el *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques* (Naciones Unidas, 1999⁶), se establece el marco legal en el que los acreedores marítimos pueden asegurar sus créditos a través de la retención preventiva de un buque antes de que se inicie un juicio. Esta medida brinda seguridad a las transacciones comerciales relacionadas con el buque y el transporte marítimo.

⁴ Autoridad Marítima de Colombia. (2024). Información sobre hipotecas y medidas cautelares de naves registradas en los libros de registro de las Capitanías de Puerto en los años 2022, 2023 y 2024 [Radicado No. 292024107167]. Documento aclarado mediante oficio de radicado 292024107701 del 29 de mayo de 2024.

⁵ Autoridad Marítima de Colombia. (2024). Información sobre hipotecas y medidas cautelares de naves registradas en los libros de registro de las Capitanías de Puerto en los años 2022, 2023 y 2024 [Radicado No. 292024107167]. Documento aclarado mediante oficio de radicado 292024107701 del 29 de mayo de 2024. ⁶ Naciones Unidas. (1999). *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques*. Recuperado de <https://www.un.org/>

Una parte crucial de este convenio es que delimita claramente lo que no se puede hacer mediante el embargo preventivo. Específicamente, el convenio establece que la retención del buque como medida de seguridad no puede utilizarse como un medio para ejecutar directamente el crédito marítimo. En otras palabras, aunque el convenio permite el embargo preventivo del buque como una medida provisional para asegurar una reclamación, no autoriza su retención como una forma de cobro del crédito en sí mismo.

Esto significa que, si bien el convenio proporciona una herramienta importante para proteger los intereses de los acreedores marítimos al permitirles asegurar un buque mientras se resuelve una disputa, no les otorga el derecho de retener el buque de manera permanente como una forma de pago por el crédito adeudado.

Por lo tanto, el convenio establece una distinción clara entre el embargo preventivo como medida de seguridad y la retención del buque como medio de ejecución del crédito marítimo. Esta distinción es fundamental para comprender los límites y alcances de las medidas de seguridad disponibles para los acreedores marítimos en el ámbito internacional.

LA NOVACIÓN COMO UNA MEDIDA EN LA ADJUDICACIÓN DE BUQUES EN LA HIPOTECA NAVAL

Cuando concurren varias partes interesadas en el remate de una embarcación hipotecada, se puede recurrir a la adjudicación con una novación de la hipoteca naval como una medida para facilitar la transferencia de la propiedad del buque al nuevo titular. Esta práctica es común en situaciones donde hay múltiples acreedores hipotecarios que compiten por el mismo buque y se busca una solución que permita satisfacer sus reclamaciones de manera equitativa y eficiente.

La adjudicación con una novación de la hipoteca naval implica que, en lugar de realizar el pago del precio de remate en efectivo, el nuevo propietario del buque asume la deuda hipotecaria existente como parte del precio de compra. Esto se logra mediante una novación, que es un contrato mediante el cual se modifica o extingue una obligación preexistente y se sustituye por otra nueva.

En este caso, la novación de la hipoteca naval implica que el nuevo propietario del buque asume la posición del deudor hipotecario original y se compromete a cumplir con los términos y condiciones de la hipoteca existente. Esto puede implicar el pago de la deuda pendiente, la renegociación de los términos del préstamo o cualquier otra modificación acordada entre las partes involucradas.

En este orden de ideas, la adjudicación con una novación de la hipoteca naval puede ser beneficiosa tanto para el comprador como para los acreedores hipotecarios, ya que permite la transferencia del buque de manera rápida y eficiente, al tiempo que se garantiza el cumplimiento de las obligaciones financieras asociadas con la embarcación. Además, esta medida puede contribuir a evitar disputas y litigios prolongados entre los acreedores hipotecarios y facilitar la continuidad de las operaciones del buque bajo nueva propiedad.

En otras palabras, la adjudicación con una novación de la hipoteca naval es una medida que se utiliza en situaciones de remate de buques hipotecados para facilitar la transferencia de propiedad y asegurar el cumplimiento de las obligaciones financieras asociadas con la embarcación.

LA HIPOTECA NAVAL

Una hipoteca naval es un acuerdo legal que se utiliza en el ámbito marítimo para garantizar préstamos relacionados con la compra, construcción o reparación de embarcaciones. Funciona de manera similar a una hipoteca tradicional en bienes raíces, pero en lugar de utilizar una propiedad inmueble como garantía, se utiliza el barco.

Cuando alguien necesita financiamiento para adquirir o mantener un barco, como un buque mercante, un yate o una embarcación de pesca, puede solicitar un préstamo a una entidad financiera. Para proteger su inversión y asegurarse de que el prestatario cumpla con los pagos, el prestamista puede exigir que se coloque una hipoteca naval sobre la embarcación.

Al establecer una hipoteca naval, *el buque se convierte en garantía* para el préstamo. Esto significa que, si el prestatario no cumple con los términos del préstamo, como no realizar los pagos acordados, el prestamista tiene el derecho legal de tomar posesión del barco y venderlo para recuperar el dinero prestado.

La hipoteca naval brinda seguridad tanto al prestamista como al prestatario. Para el prestamista, representa una forma de mitigar el riesgo de no recuperar el dinero prestado en caso de incumplimiento por parte del prestatario. Para el prestatario, la hipoteca naval puede facilitar el acceso a financiamiento a tasas de interés más favorables, ya que el barco actúa como garantía, lo que puede resultar en condiciones de préstamo más flexibles.

En otros términos, podríamos referirnos a que una hipoteca naval es un instrumento importante en el ámbito marítimo que permite a las personas y empresas obtener financiamiento para la compra o mantenimiento de embarcaciones, al tiempo que proporciona seguridad a los prestamistas al garantizar la recuperación de su inversión en caso de incumplimiento del prestatario.

REGLAS PARA LA SUBASTA EN UNA HIPOTECA NAVAL

En Colombia, el régimen legal de la hipoteca naval es previsto en los artículos 1570 a 1577 del Código de Comercio, aunque debe tenerse presente que dicho régimen sufrió una actualización y como consecuencia fue complementado por las disposiciones que se encuentran en la *Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina*⁶, en la Ley 730 de 2001, la ley 2133 de 2021 así como marcadas jurisprudencias relacionadas con este tema y algunas normativas reguladas en el código general de proceso colombiano y la tradición mercantil.

Este procedimiento abarca las siguientes etapas:

⁶ Comunidad Andina. (2000). Decisión 487: Régimen Común sobre Propiedad Industrial. Recuperado de <https://www.comunidadandina.org>

Notificación y Procedimiento Judicial: Antes de proceder con el remate de un buque hipotecado, se debe iniciar un procedimiento judicial. Esto implica notificar a todas las partes interesadas, incluyendo al deudor hipotecario y a cualquier otro acreedor del buque.

La notificación debe ser realizada de acuerdo con los procedimientos establecidos por la ley. El proceso de remate de un buque hipotecado en Colombia se rige por diferentes disposiciones legales y jurisprudencia relacionada con la ejecución de garantías, particularmente en el contexto marítimo.

- **Inicio del Procedimiento Judicial:** El proceso se inicia con la presentación de una demanda ante el juez competente solicitando la ejecución de la hipoteca naval. Las disposiciones legales relacionadas con este proceso se encuentran dispersas en varias leyes, incluidas disposiciones del Código General del Proceso, la Ley 1676 de 2013 y la Ley 1564 de 2012⁷.
- **Notificación a las Partes Interesadas:** Después de presentar la demanda, el juez ordenará la notificación a todas las partes interesadas en el proceso de remate. Las reglas y procedimientos para la notificación están regulados por el Código General del Proceso y otras disposiciones legales relacionadas con la notificación de actos judiciales.
- **Plazo para Oponerse:** Una vez notificadas las partes interesadas, se otorgará un plazo para que estas presenten oposición al proceso de remate. Los plazos y procedimientos específicos pueden variar según las circunstancias del caso y están sujetos a las disposiciones del Código General del Proceso.
- **Decisión Judicial:** Después de vencido el plazo para oponerse, el juez evaluará todas las pruebas y argumentos presentados por las partes y emitirá una decisión. Si se cumplen todos los requisitos legales para proceder con el remate, el juez ordenará la realización de la subasta pública del buque hipotecado

Subasta Pública: El remate de un buque hipotecado se realiza a través de una subasta pública. Este proceso está supervisado por un juez o una autoridad competente. Se publica un edicto de subasta que anuncia los detalles de la subasta, incluyendo la fecha, hora y lugar donde se llevará a cabo.

- **Anuncio de la Subasta Pública:** El artículo 516 del Código General del Proceso establece que la subasta pública debe ser anunciada previamente mediante un edicto de remate. Este edicto debe contener información detallada sobre el bien que será rematado, incluyendo su descripción, características y ubicación, así como la fecha, hora y lugar de la subasta.
- **Publicación del Edicto de Remate:** El artículo 517 del Código General del Proceso establece que el edicto de remate debe ser publicado en un periódico de amplia circulación en la jurisdicción donde se realizará la subasta. Esta publicación tiene como objetivo notificar al público en general sobre la realización del remate y proporcionar detalles sobre cómo participar en el mismo.

En primer lugar, el acreedor o la entidad autorizada para llevar a cabo el remate, como una institución financiera o un representante legal designado, deberá solicitar al juez competente la autorización para proceder con el remate de la hipoteca naval. Una vez obtenida esta autorización, se procede a la publicación del edicto de remate.

⁷ República de Colombia. (2012). Ley 1564 de 2012 - Código General del Proceso. Recuperado de https://www.secretariassenado.gov.co/senado/basedoc/ley_1564_2012.html

El edicto de remate en el caso de hipotecas navales deberá contener información específica sobre la embarcación hipotecada, incluyendo detalles como su nombre, número de registro, características principales y ubicación actual, si es conocida. Además, el edicto deberá especificar la fecha, hora y lugar de la subasta, así como las condiciones y requisitos para participar en ella.

La publicación del edicto de remate se realiza en un periódico de amplia circulación en la jurisdicción donde se encuentra registrada la embarcación o en aquellos lugares donde se estima que pueda interesar a posibles compradores. Esta publicación tiene como objetivo notificar al público en general sobre la realización del remate y proporcionar a los interesados la oportunidad de participar en él.

Es importante destacar que, además de la publicación en periódicos, en algunos casos también se pueden utilizar otros medios de comunicación o canales de difusión, como boletines oficiales, sitios web gubernamentales o portales especializados en subastas, para ampliar el alcance de la notificación sobre el remate de la hipoteca naval.

- Supervisión por un Juez o Autoridad Competente: Aunque no hay disposiciones específicas en el Código General del Proceso que mencionen la supervisión de la subasta por un juez o autoridad competente, es común que esta supervisión recaiga en un funcionario judicial designado por el tribunal correspondiente. Este funcionario puede ser un juez o un secretario de juzgado, quien se encargará de garantizar que se cumplan los procedimientos legales establecidos durante la subasta.

La designación de un funcionario judicial para supervisar el remate tiene como objetivo principal asegurar que el proceso se lleve a cabo de manera justa y conforme a la ley, protegiendo los intereses de todas las partes involucradas. Este funcionario velará por que se respeten los derechos de los participantes, se sigan los pasos legales adecuados y se realice una evaluación imparcial de las ofertas presentadas.

En este sentido, en los remates de hipotecas navales en Colombia, la supervisión por un juez o autoridad competente puede no ser obligatoria, pero es comúnmente practicada. En tales casos, la subasta puede ser llevada a cabo por un martillero público u otra persona designada para tal fin, siguiendo los procedimientos establecidos por la ley sin la presencia directa de un juez o autoridad judicial.

- Desarrollo de la subasta pública: Durante la subasta pública, los interesados pueden realizar ofertas por el bien que se está rematando. El artículo 522 del Código General del Proceso establece que la subasta se llevará a cabo en la fecha, hora y lugar indicado en el edicto de remate, y que se adjudicará al postor que ofrezca el precio más alto.
- Registro de las Ofertas y Adjudicación del Bien: Una vez finalizada la subasta, se registrarán las ofertas realizadas por los postores y se adjudicará el bien al postor que haya ofrecido el precio más alto, siempre que este cumpla con las condiciones establecidas por el juez o autoridad competente.

Depósito de Garantía: Los interesados en participar en la subasta deben realizar un depósito de garantía, que generalmente es un porcentaje del valor base del buque determinado por el juez. Este depósito garantiza que los postores serios participen en la subasta y evita ofertas falsas o frívolas.

- **Anuncio de la Subasta Pública:** El artículo 516 del Código General del Proceso establece que la subasta pública debe ser anunciada previamente mediante un edicto de remate. Este edicto debe contener información detallada sobre el bien que será rematado, incluyendo su descripción, características y ubicación, así como la fecha, hora y lugar de la subasta.
- **Publicación del Edicto de Remate:** El artículo 517 del Código General del Proceso establece que el edicto de remate debe ser publicado en un periódico de amplia circulación en la jurisdicción donde se realizará la subasta. Esta publicación tiene como objetivo notificar al público en general sobre la realización del remate y proporcionar detalles sobre cómo participar en el mismo.
- **Supervisión por un Juez o Autoridad Competente:** Aunque no hay disposiciones específicas en el Código General del Proceso que mencionen la supervisión de la subasta por un juez o autoridad competente, es común que estas subastas estén supervisadas por un juez o un funcionario designado por el tribunal para garantizar que se cumplan adecuadamente los procedimientos establecidos por la ley.
- **Desarrollo de la subasta Pública:** Durante la subasta pública, los interesados pueden realizar ofertas por el bien que se está rematando. El artículo 522 del Código General del Proceso establece que la subasta se llevará a cabo en la fecha, hora y lugar indicados en el edicto de remate, y que se adjudicará al postor que ofrezca el precio más alto.
- **Registro de las Ofertas y Adjudicación del Bien:** Una vez finalizada la subasta, se registrarán las ofertas realizadas por los postores y se adjudicará el bien al postor que haya ofrecido el precio más alto, siempre que este cumpla con las condiciones establecidas por el juez o autoridad competente.

Adjudicación al Mejor Postor: Después de recibir las ofertas durante la subasta pública, el buque se adjudica al mejor postor, en el contexto del derecho colombiano, el término “*mejor postor*” en subastas navales se refiere al individuo o entidad que presenta la oferta económica más favorable durante el proceso de remate de un buque. Sin embargo, más allá del aspecto financiero, también se considera la capacidad del postor para asegurar la operación segura y eficiente del buque, así como su cumplimiento de las regulaciones navales y ambientales. Esto implica evaluar no solo el valor monetario de la oferta, sino también la idoneidad del postor para mantener y operar el buque de manera responsable, garantizando la seguridad marítima y el cumplimiento de las normativas vigentes.

Por lo tanto, el “*mejor postor*” en este contexto es aquel que ofrece la mejor oferta económica y está mejor preparado para continuar las operaciones navales de manera efectiva y legalmente conforme. Este postor debe cumplir con las condiciones establecidas por el juez para la adjudicación.

- Después de que se lleva a cabo la subasta pública del buque hipotecado, el juez o la autoridad competente evaluará las ofertas recibidas.
- El buque se adjudicará al mejor postor, es decir, a quien haya ofrecido el precio más alto durante la subasta.

- La decisión de adjudicación se basará en el principio de que el mejor postor ofreció la mejor oferta económica por el buque.
- Es importante tener en cuenta que el mejor postor no solo será aquel que ofrezca el precio más alto, sino que también deberá cumplir con las condiciones y requisitos establecidos por el juez para la adjudicación.

Condiciones de Adjudicación:

- El juez o la autoridad competente puede establecer ciertas condiciones que el mejor postor debe cumplir para que se le adjudique el buque.
- Estas condiciones pueden incluir el pago del precio de remate en un plazo determinado, la presentación de garantías adicionales, o cualquier otra condición que el juez considere necesaria para garantizar el cumplimiento adecuado del contrato de compra-venta.
- Es importante que el mejor postor esté informado y cumpla con todas las condiciones establecidas por el juez para evitar cualquier incumplimiento que pueda resultar en la revocación de la adjudicación.

Normativa Aplicable:

- El proceso de adjudicación al mejor postor durante una subasta pública de un buque hipotecado se basa en los principios generales del derecho comercial y procesal, así como en las disposiciones específicas del Código de Comercio relacionadas con las hipotecas navales y la ejecución de garantías.

Pago del Precio de Remate: Una vez adjudicado el buque al mejor postor, éste debe realizar el pago del precio de remate dentro del plazo establecido por el juez. Este pago generalmente se realiza mediante consignación en una cuenta designada por la autoridad judicial.

- Después de que el buque sea adjudicado al mejor postor durante la subasta pública, éste debe realizar el pago del precio de remate dentro del plazo establecido por el juez o la autoridad competente.
- El precio de remate es el monto final ofrecido por el mejor postor durante la subasta, y representa el valor por el cual se vende el buque hipotecado.
- Es responsabilidad del mejor postor realizar el pago del precio de remate de acuerdo con las condiciones y requisitos establecidos por el juez o la autoridad competente.

Plazo para Realizar el Pago:

- El plazo para realizar el pago del precio de remate será determinado por el juez o la autoridad competente y puede variar según las circunstancias del caso o lo acordado por las partes.
- Es importante que el mejor postor esté atento al plazo establecido y realice el pago dentro del período especificado para evitar cualquier incumplimiento que pueda resultar en consecuencias legales adversas.

Forma de Pago:

- Por lo general, el pago del precio de remate se realiza mediante consignación en una cuenta designada por la autoridad judicial o mediante otro medio de pago aceptado por esta.
- La consignación del pago garantiza que el dinero se deposite de manera segura y se encuentre a disposición de la autoridad competente para su distribución de acuerdo con las disposiciones legales aplicables.

Consecuencias del Incumplimiento:

- Si el mejor postor no realiza el pago del precio de remate dentro del plazo establecido, puede estar sujeto a las consecuencias legales correspondientes, como la pérdida del depósito de garantía y la posible revocación de la adjudicación del buque.
- Además, el incumplimiento en el pago del precio de remate puede dar lugar a acciones legales por incumplimiento de contrato y puede implicar responsabilidad civil y penal para el postor incumplido.

Entrega del Buque al Nuevo Propietario: Una vez realizado el pago del precio de remate, el nuevo propietario adquiere la propiedad del buque y se procede a realizar la entrega formal del mismo. Esto puede implicar la entrega de documentos de propiedad y la transferencia de la posesión física del buque.

- **Adquisición de la Propiedad:** Una vez que el nuevo propietario realiza el pago del precio de remate de acuerdo con las condiciones establecidas por el juez o la autoridad competente, adquiere la propiedad del buque.

La adquisición de la propiedad se efectúa conforme a las disposiciones legales y los principios del derecho de propiedad en Colombia.

- **Entrega Formal del Buque:** Después de que se haya realizado el pago del precio de remate y el nuevo propietario haya adquirido la propiedad del buque, se procede a realizar la entrega formal del mismo.

La entrega del buque puede implicar varios pasos, incluyendo la entrega de los documentos de propiedad y la transferencia de la posesión física del buque al nuevo propietario.

- **Documentos de Propiedad:** Como parte del proceso de entrega, se pueden entregar los documentos de propiedad del buque al nuevo propietario. Estos documentos pueden incluir el título de propiedad, el registro naval y cualquier otro documento que acredite la propiedad del buque.
- **Transferencia de la posesión física:** Además de la entrega de los documentos de propiedad, la entrega del buque al nuevo propietario también implica la transferencia de la posesión física del buque.

Esto puede implicar la entrega de las llaves, el acceso a las instalaciones del buque y cualquier otro acto que confirme la transferencia efectiva de la posesión física del buque al nuevo propietario.

RESULTADOS Y DISCUSIONES

El análisis del mercado financiero de hipotecas navales en Colombia presenta varias aristas que merecen una discusión detallada por las previas observaciones realizadas. Algunos de los aspectos más relevantes son:

1. Estado Actual del Mercado

El mercado de hipotecas navales es, en efecto, relativamente nulo y poco desarrollado. A pesar de que la legislación colombiana establece un marco claro y estructurado para la ejecución de las garantías hipotecarias marítimas, la falta de participación de entidades financieras en este sector durante los últimos tres años indica que aún existen barreras significativas para su desarrollo.

2. Barreras para la Financiación

Las razones detrás de la reticencia de las empresas y bancos para financiar hipotecas navales en Colombia pueden ser múltiples:

- **Riesgo Percibido:** Los bancos y las empresas pueden percibir un alto riesgo asociado con la financiación de embarcaciones debido a factores como la depreciación rápida de los activos, la volatilidad del mercado marítimo y los costos de mantenimiento elevados.
- **Falta de Demanda:** Es posible que haya una demanda insuficiente por parte de los propietarios de embarcaciones para justificar la oferta de productos financieros especializados.
- **Regulaciones y Procedimientos:** Aunque la legislación es clara, los procedimientos pueden ser percibidos como complejos o lentos, lo que desincentiva a los prestamistas.

3. Dimar y las Medidas Cautelares

La Dirección General Marítima (Dimar) desempeña un papel crucial en la ejecución de las garantías hipotecarias marítimas. La falta de remates y cambios en los registros de propiedad de las naves en los últimos años sugiere que no ha habido ejecuciones significativas de hipotecas navales. Esto podría deberse a la escasez de préstamos otorgados o a la efectividad de otros mecanismos de resolución de deudas.

4. Necesidad de Inversión

Para que el mercado de hipotecas navales en Colombia pueda desarrollarse plenamente, es crucial que haya una mayor inversión y participación por parte de las entidades financieras. Esto podría lograrse a través de varias estrategias:

- Incentivos Gubernamentales: El gobierno podría ofrecer incentivos fiscales o subsidios para estimular la financiación de embarcaciones.
- Educación y Promoción: Incrementar la conciencia sobre las oportunidades de inversión en el sector marítimo y educar a los potenciales prestatarios y prestamistas sobre los beneficios y riesgos.
- Colaboraciones Público-Privadas: Fomentar asociaciones entre el sector público y privado para compartir riesgos y beneficios, lo que podría hacer más atractivo el financiamiento de hipotecas navales.

5. Eficiencia de las Leyes para las Hipotecas Navales

Las leyes que regulan las hipotecas navales no solo son claras, sino también eficientes en su aplicación. La Decisión 487 de 2000 de la Comunidad Andina, que establece un régimen común sobre propiedad industrial, incluye disposiciones que facilitan el registro y reconocimiento de hipotecas navales entre los países miembros. Esto fomenta la seguridad jurídica y la confianza entre las partes, lo cual es crucial para el desarrollo del comercio marítimo en la región. Además, al ser armonizadas entre varios países, estas leyes permiten una mayor integración y cooperación regional, beneficiando a todas las partes involucradas.

6. Futuras Investigaciones

El presente análisis sienta las bases para futuras investigaciones y discusiones. Es fundamental explorar:

- Estrategias de Mitigación de Riesgos: Desarrollar y evaluar métodos para mitigar los riesgos percibidos por las entidades financieras.
- Modelos de financiación exitosos: Analizar mercados internacionales donde el financiamiento de hipotecas navales sea exitoso y aplicar lecciones aprendidas a Colombia.
- Impacto Económico: Investigar el impacto potencial del desarrollo de un mercado activo de hipotecas navales en la economía colombiana, especialmente en sectores relacionados como el comercio y la industria marítima.

Conclusiones

Basado en el análisis previo sobre las subastas de buques con hipoteca naval y los procedimientos involucrados, se pueden extraer varias conclusiones importantes:

En primer lugar, se puede afirmar que el mercado financiero de hipotecas navales en Colombia es muy limitado o prácticamente inexistente. Hasta la fecha, no existen compañías o bancos que estén ofreciendo financiamiento en este sector, al menos no en los últimos tres años. Esta situación se refleja en la ausencia de medidas cautelares llevadas a cabo por la Dirección General Marítima (Dimar) que impliquen la necesidad de un remate de embarcaciones. La falta de cambios en los registros de propiedad de las naves, así como la ausencia de cualquier tipo de adjudicación, refuerza la teoría de que el mercado de hipotecas navales aún no ha desarrollado una dinámica activa en el país.

En cuanto a la normativa existente, la legislación colombiana establece un marco legal claro y detallado para regular los remates de buques hipotecados. A pesar de la claridad de este marco, su aplicación práctica es prácticamente nula debido a la falta de financiamiento disponible para hipotecas navales.

La notificación y el procedimiento judicial son pasos fundamentales que deben llevarse a cabo antes de proceder con la subasta de un buque hipotecado. Este proceso garantiza que todas las partes interesadas sean debidamente informadas y tengan la oportunidad de participar en el proceso legal.

La subasta pública se realiza bajo la supervisión de un juez o una autoridad competente, lo que garantiza que se cumplan las disposiciones legales y se respeten los derechos de todas las partes involucradas. La publicación de un edicto de subasta proporciona transparencia sobre los detalles de la subasta y permite que los interesados participen en igualdad de condiciones.

La adjudicación al mejor postor y el pago del precio de remate son etapas finales cruciales en el proceso de remate. Una vez que se adjudica el buque, el nuevo propietario adquiere la propiedad del mismo mediante el pago del precio de remate, lo que se realiza generalmente mediante consignación en una cuenta designada por la autoridad judicial.

Finalmente, la entrega formal del buque al nuevo propietario completa el proceso de remate. Esto implica la transferencia de los documentos de propiedad y la posesión física del buque, asegurando así una transición adecuada de la propiedad.

En resumen, el análisis de la legislación colombiana sobre los remates de buques con hipoteca naval revela un proceso bien definido y estructurado que busca garantizar la eficacia, transparencia y equidad en la ejecución de las garantías hipotecarias marítimas. Sin embargo, el mercado financiero de las hipotecas navales en Colombia es relativamente inexistente y, en los últimos tres años, no se ha observado la participación de compañías o bancos en el financiamiento de este sector. Por lo tanto, se requiere una mayor inversión y participación por parte de entidades financieras para que estos procesos puedan materializarse. Este análisis proporciona una base sólida para futuras investigaciones y discusiones sobre el desarrollo y fortalecimiento del mercado de hipotecas navales en el país.

Bibliografía

Autoridad Marítima de Colombia. (2024). Información sobre hipotecas y medidas cautelares de naves registradas en los libros de registro de las Capitanías de Puerto en los años 2022, 2023 y 2024 [Radicado No. 292024107167]. Documento aclarado mediante oficio de radicado 292024107701 del 29 de mayo de 2024

Comunidad Andina. (2000). Decisión 487 de 2000. *Garantías Marítimas (Hipoteca Naval y Privilegios Marítimos) y Embargo Preventivo de Buques*. <https://www.comunidadandina.org/ressources/decision-487/>

- Congreso de la República de Colombia (1971). Código de Comercio Ley 222 de 1995, Libro Cuarto, Título IX, Capítulo Único, Artículos 1570-1577. *Disposiciones sobre régimen de hipoteca naval*.
- Congreso de la República de Colombia (2012). Código General del Proceso (Ley 1564 de 2012).
- Gómez, A. (2020). Procedimiento de remate de una nave ante un acreedor hipotecario en Colombia: análisis jurídico y económico. *Revista Jurídica Online*, 15(3), 102-118. Recuperado de <https://www.revistajuridicaonline.com/articulos/procedimiento-re-mate-nave-acreedor-hipotecario-colombia/>
- JIMÉNEZ LÓPEZ, María Nieves, “Cuestiones procesales de los privilegios marítimos”, *Revista de Estudios Jurídicos y Criminológicos*, n.o 4, Universidad de Cádiz, 2021, pp. 103- 128, DOI: <https://doi.org/10.25267/REJUCRIM.2021.i.4.05>
- Madi, R., & Almansoori, E. (2023). Effects of Maritime Mortgages on Creditors and Debtors under the UAE Law. *Lex Portus*, 9(3), 7–22. <https://doi.org/10.26886/2524-101X.9.3.2023.1>
- Naciones Unidas. (1999). *Convenio Internacional sobre el Embargo Preventivo de Buques*. Recuperado de <https://www.un.org/>
- Revista: Humanities & Social Sciences Reviews, international law on the implementation of the sea ship execution related to bad credit*. eISSN: 2395-6518, volumen 7, número 5, año 2019, páginas 76-82. Recuperado de <https://doi.org/10.18510/hssr.2019.7510>
- Sevel, M. Maritime Rule of Law: Some Preliminaries. *Hague J Rule Law* 15, 385–403 (2023). <https://doi.org/10.1007/s40803-023-00189-x>
- Wiswall, F. L., Jr. (1985). *Maritime Liens and Claims*. Washington, DC: Jackson Publishing: <https://www.routledge.com/Enforcement-of-Maritime-Claims/Jackson/p/book/9781843114246>