



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

FACULTAD DE DERECHO

NATURALEZA JURIDICA DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL



TESIS PROFESIONAL
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
ENRIQUE BELMONT Y NAVARRO



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas Tesis Digitales Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS © PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis está protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

"NATURALEZA JURIDICA DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL"

I N D I C E G E N E R A L

PROLOGO

PRIMERA PARTE

Historia del Comité Marítimo Internacional y de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo.

SEGUNDA PARTE

Organos y Funciones del Comité Marítimo Internacional.

I Su Composición

II Organos

III Consejo de Gestión

IV Funcionamiento

V Trabajos Emanados

TERCERA PARTE

Estudio de las diferentes convenciones internacionales aplicables.

CONCLUSIONES

BIBLIOGRAFIA

PRIMERA PARTE

**HISTORIA DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL Y
LA ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO MARITIMO**

HISTORIA DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

El Comité Marítimo Internacional ha nacido como consecuencia de la imperiosa necesidad de reglamentar el Derecho Marítimo Comercial Internacional. Son los países como Inglaterra, Francia y Bélgica los que pugnan en el siglo pasado -- por una legislación de Derecho Marítimo que regule las vías de navegación en el marco internacional; contando con grandes flotas mercantes, es de vital importancia que sus navíos estuvieran garantizados en los diferentes estados con los que tenían relación comercial.

En el devenir de los acontecimientos históricos y mediante un tradicionalismo inusitado se ha venido perfilando y circunscribiendo instituciones típicas de Derecho Marítimo Comercial, mismas que han adoptado diferentes aspectos según -- son admitidas en las legislaciones de cada país; en consecuencia han dado origen a grupos de legislaciones que coordinan sus esfuerzos de acuerdo con múltiples circunstancias, como son: La afinidad de sus pueblos, el respeto a sus legislaciones, el respeto a sus zonas geográficas en que se desarrolla su comercio marítimo, etc., para poder definir mejor sus relaciones en el ámbito de Derecho Marítimo Comercial Internacional.

Así nace la "National Association for the promotion of

Social Science" (Asociación Nacional para el Fomento de las - Ciencias Sociales) la cual fué fundada en el año de 1857, en la Conferencia de Glasgow de 1860.

Inglaterra y Estados Unidos en 1862 celebran una con-- vención sometiéndolo a estudio un proyecto sobre Avería Común¹ conocidas más tarde como "Reglas de York", posteriormente se efectuarán otras convenciones sobre el mismo tema.

Como consecuencia de las anteriores conferencias en el año de 1865, se crea la Conferencia de Sheffield en donde se elabora un proyecto sobre el Contrato de Fletamento² que no - prosperó.

En Amberes (1877) nace la "Assotiation for the reform and codification of the Law of Nations" (Asociación para la - Reforma y Codificación de la Ley de Naciones) en la que se eg estructuran doce reglas sobre Avería Gruesa ampliamente conoci- das como las "Reglas de York y de Amberes", las cuales fueron

NOTA (1) Ley de Navegación y Comercio Marítimo. Art. 246.- Es avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario, ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real

NOTA (2) Art. 157.- Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marí- timo en los términos que se pacten y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o - efectos que deban transportarse y a pagar el flete.

posteriormente modificadas en 1890 por el mismo organismo que le dio nacimiento, dándoles un nuevo nombre "York-Antwerp Rules".

Al finalizar el siglo XIX, destaca el Gobierno Belga -- por su gran interés e impulso que da al Derecho Marítimo Comercial; por tanto es de esencial importancia destacar las -- Conferencias de Amberes de 1885 y Bruselas de 1888 en donde -- fueron estudiadas las principales instituciones de Derecho Ma rítimo Privado como eran el: Fletamento, Avería, Asistencia, Salvamento, Responsabilidad del Propietario del Buque, etc., que se estudian posteriormente en Génova (1892).

Tampoco podemos pasar por alto la labor desarrollada -- de la "International Law Association" (Asociación Internacio-- nal de Derecho) de 1895, heredera de la Asociación Inglesa ya mencionada, que se destaca por sus trabajos relativos al Contrato de Fletamento, la Póliza de Cargo, Avería Común, Seguro Marítimo, etc.

El Comité Marítimo Internacional es la única organiza-- ción de esa época que ha sobrevivido hasta nuestros días en -- un incesante e incansable tren de trabajo encaminado a la uni ficación y actualización del Derecho Marítimo, dándole a sí -- un nuevo matiz a los antiguos moldes legislativos que ya no -- encuadran en el campo de las relaciones marítimas dado a los

diversos adelantos con que se cuenta hoy en día en el campo - de la navegación.

El Comité Marítimo Internacional, es un organismo privado que data del año de 1897; veremos cómo en poco tiempo ha funcionado regulando en forma ascendente las relaciones de -- Derecho Marítimo Comercial Internacional.

El Gobierno de Bélgica como ya anotamos fue el principal instigador en reunir las diferentes asociaciones o conferencias que trataban en esa época de unificar y reglamentar - las relaciones de derecho marítimo comercial internacional; - siendo hasta fines del siglo pasado, que, en una forma preponderante respaldó al Comité Marítimo Internacional, proporcionándole los diferentes medios para que este organismo realizara su función, que como estado no había podido llevar a cabo.

Las causas que han imperado en el nacimiento del Comité Marítimo Internacional las encontramos en el simple devenir de su historia. El Ministro Bernaert, el abogado Louis - Frank y el asegurador Ch-Le Jeune fundan en 1896 en Bruselas la Asociación Belga de Derecho Marítimo y es un año después - en la misma ciudad donde aparece el Comité Marítimo Internacional, auspiciado por las mismas personas... pero dejemos -- que ellos mismos nos expliquen el propósito de su encomiable obra "el objeto que nos proponemos es seguramente útil y ele-

vado, dar al mar liga natural entre los pueblos en beneficio de un derecho uniforme, racial, deliberado, equitativo en su inspiración y práctico en su texto" Louis Frank.³

En cuanto al carácter del mismo expresan: "es para -- vencer las múltiples resistencias, para tener razón de particularismo nacional, para no resolver las dificultades mediante soluciones abstractas y teóricas, sino por las necesidades de la práctica para ser oídas por los parlamentos, que todos hemos tenido la idea de hacer llamar no solamente a los juris consultos que se interesan en cuestiones de Derecho Marítimo, sino aquellos que se ven afectados en sus intereses, en sus - preocupaciones de todos los días por las consecuencias de las buenas y malas leyes. Nosotros hemos considerado que en nues tra obra, el armador, el negociante, el asegurador, el despachador, el banquero, el interesado directo debe tener un rol ponderante; que la labor del jurisconsulto es la de discernir lo que en esta comunidad marítima es el pensamiento general, uso que entre los intereses divergentes es el común entre las diversas soluciones la mejor; de aportar su ciencia y su expe riencia; que en el último análisis el jurisconsulto debe te--

NOTA (3) Frank Louis, Versión Taquigráfica del discurso pro--nunciado en 1896 en Bruselas ante la Asociación Belga de Derecho Marítimo y que obra en el archivo privado del Lic. Ignacio Melo Jr.

ner la pluma y ser el hombre de práctica que debe dictar la solución".⁴

Es el propio Gobierno Belga quien propuso a este organismo que habia nacido dentro de su territorio que su Sede es tuviera en Bruselas y que sus estudios fueran sometidos al -- parlamento Belga, quien a su vez por la vía diplomática, invi tará a los países que forman el consorcio de naciones a constituirse en una Conferencia Internacional que discutiera es- tos proyectos.

El Comité Marítimo Internacional ha celebrado 27 confe rencias sobre el estudio intensivo del Derecho Marítimo Comer cial, mismas que posteriormente se han transformado en Conven ciones Internacionales, como ejemplo: la del abordaje, auxi lio y salvamento marítimo, conocimientos de embarque, privile gios e hipotecas marítimas, inmunidad de los buques de esta- do, pasajeros clandestinos, transporte de pasajeros por mar, etc. Que tratamos en el último capítulo de esta tesis y anexa mos su texto al final por considerar de gran importancia su - material, como fuente directa de difícil obtención.

NOTA (4) Frank Louis, Ob. Cit.

ASOCIACION MEXICANA DE DERECHO MARITIMO

Toca ahora estudiar la forma en que nuestro país se ha desenvuelto a través de su historia en el Comercio Marítimo y cómo ha surgido al respecto en el ámbito internacional.

Nuestra legislación tuvo un gran adelanto en el año de 1887 al tratar de reglamentar en nuestro Código de Comercio - por conducto de su libro tercero, el Comercio Marítimo en general, regulando las embarcaciones, las personas que intervinían en el mismo, los contratos especiales, los riesgos, daños, accidentes, la justificación y liquidación de las averías.

Si bien es cierto que nuestra legislación se aventuró a tratar de reglamentar el derecho marítimo comercial, también es cierto que en esa época este derecho no se encontraba codificado en forma uniforme en el ámbito internacional; en consecuencia nuestra reglamentación fue letra muerta en virtud de que nuestro país carecía totalmente de una flota mercante que le permitiera hacer efectiva esa legislación que duró hasta el año de 1963, en que se derogó este libro del Código de Comercio, naciendo en su lugar nuestra actual ley de Navegación y Comercio Marítimo, que más adelante en forma por demás particular la estudiaremos al hacer su estudio comparativo con las diferentes convenciones que se han expedido por conducto del Comité Marítimo Internacional.

Como se puede observar era inconcebible que México careciendo de medios que le permitiera legislar en la materia de Derecho Marítimo, tratara de hacer efectiva esa legislación, siendo que ni aún los países con grandes flotas mercantes como Inglaterra, Francia, Bélgica, etc., no se habían puesto de acuerdo en reglamentar el Derecho Marítimo Comercial Internacional.

Anteriormente a nuestra nueva legislación marítima, en el año de 1960, por conducto del profesor Palerm Vich, español residente en México, originario de Cataluña, se vino gestionando la creación de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo, recurriendo a las diferentes compañías aseguradoras que funcionaban en nuestro país.

Es de vital importancia mencionar que estas Asociaciones a las que se dirigió el profesor Palerm Vich a pesar de su apoyo no captan la importancia ni la trascendencia de esta organización, ni tampoco pudieron entender exactamente a qué se refería, cómo iba a funcionar y cuáles eran las ventajas que se pretendían para México; todo esto debido al raquítico movimiento de seguros Marítimos que tenemos en nuestro país.

Una vez que entró en función la Asociación Mexicana trató de extenderse a las demás ramas interesadas en el Derecho Marítimo que venían funcionando en nuestro país; así en

esas condiciones se dirigió a los Agentes Consignatarios de - Buques que por conducto del Lic. Ignacio Melo en aquel entonces estaban agrupados en la desaparecida Asociación Nacional de Agentes Navieros la cual meses después de su invitación -- aceptó formar parte en esa asociación.

En el curso de los trabajos de la Asociación Mexicana en el año de 1961 y antes de que hubiera constituido una persona moral con los requisitos legales, tales como el otorgamiento de su escritura constitutiva, el registro de la misma etc., solicitó del Comité Marítimo Internacional el reconocimiento respectivo, el que fue otorgado de inmediato.

Como podemos observar México en ese año entraba en una etapa de madurez en el campo del Derecho Marítimo Comercial -- al obtener un reconocimiento de un organismo internacional -- que le permitiera legislar mejor en el campo de las vías de -- navegación.

Sin embargo, la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo posteriormente a su reconocimiento internacional no llegó a estructurarse ni a constituirse en forma legal que le permitiera el seguir funcionando; consiguientemente esta Asociación no pudo llevar a cabo los diferentes estudios del Derecho Marítimo que eran de importancia para nuestro país; en ta les condiciones nuestra Asociación Mexicana desapareció total

mente en el marco del Derecho Marítimo Comercial Internacional, en consecuencia sus miembros que aparentemente la formaban desertaron por falta de interés y comprensión.

Fue en el año de 1964 por conducto del Lic. Ignacio --melo donde volvió a surgir nuestra Asociación Mexicana de Derecho Marítimo, al externar su opinión que se le había pedido por diferentes miembros del Comité Marítimo sobre la Conferencia que se celebraría en Nueva York en el año de 1965 sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas; informando también sobre la situación que guardaba nuestra Asociación la cual había --fracasado totalmente.

Visto que nuestra Asociación Mexicana de Derecho Marítimo prácticamente había desaparecido, en el año de 1964 los señores licenciados Ignacio Melo -padre e hijo- solicitaron al Comité Marítimo Internacional la restructuración y la forma en que se podría revivir esta Asociación Mexicana que al frente del profesor Palerm Vich había quedado en el anonimato.

El Consejo de Gestión de este organismo internacional ante tal situación brindó toda clase de facilidades para que nuestra Asociación no desapareciera, aprobando así una reducción de cuotas con el objeto de que México estuviera representado en la conferencia en Nueva York de 1965.

Una vez obtenido tal reconocimiento se restructuró la Asociación Mexicana y fue la Asociación Nacional de Agentes - Consignatarios de Buques quien respondió en una forma por demás cooperativa para la renovación de nuestra asociación, - otorgándose el 11 de febrero de 1966 la escritura constitutiva de la Asociación Mexicana de Derecho Marítimo la que nunca se había llegado a otorgar.

A partir de esta fecha quedaron nombrados como Presidente en la Escritura Constitutiva el Lic. Ignacio Melo, como Vice-presidente el Lic. Ignacio Melo Ruiz, se nombró un nuevo consejo directivo por el término de tres años, que viene funcionando en los trabajos organizados por el Comité Marítimo - Internacional en la elaboración de las convenciones que se prepara para las conferencias de Tokio en marzo de 1969 muy especialmente los cuestionarios relacionados con el Transporte Combinado Internacional y con el Transporte de Cargas Peligrosas, originado principalmente por el desastre que se suscitó por la destrucción del buque Torry Canyon.

En la actualidad se está llevando a cabo por conducto de esta Asociación Mexicana, el cuestionario sobre el Transporte de Cargas Nucleares y por lo tanto estos trabajos han permitido hacer que México lleve una participación efectiva y activa en los últimos dos años en todos los trabajos emanados del Comité Marítimo Internacional para que pueda asistir en -

forma digna a la convención de 1969 que se celebrará en la --
ciudad de Tokio, y que someterá a estudio el Transporte Combi
nado Internacional y Daños por Transporte de Mercancías Peli-
grosas.

En cuanto a nuestra legislación al analizar las dife--
rentes Conferencias celebradas por el Comité Marítimo Interna
cional, expresamos opinión al respecto.

SEGUNDA PARTE

ORGANOS Y FUNCIONAMIENTO DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

SUMARIO:

- I. Su composición**
- II. Organos**
- III. Consejo de gestión**
- IV. Funcionamiento**
- V. Trabajos emanados**

I, SU COMPOSICION

El Comité Marítimo Internacional, se compone de Asociaciones Nacionales, siendo su número ilimitado, estando constituida bajo el régimen de su Ley Nacional. El propósito fundamental de éstas es de contribuir por medio de conferencias, - publicaciones y por cualquiera otros trabajos y procedimientos apropiados a la unificación del Derecho Marítimo Comercial, tanto por la vía de tratados o acuerdos internacionales, como poniendo en concordancia las legislaciones internacionales, los usos, las costumbres y las prácticas; pueden sin embargo perseguir propósitos de interés nacional, siempre que no sean incompatibles con el propósito fundamental.

Las Asociaciones Nacionales nombran a sus miembros y designan a sus delegados; así como a su Directiva, organizan sus trabajos sobre el Plan Internacional, conforme al programa y a las Directrices Generales tratadas por los órganos centrales del Comité Marítimo Internacional; deben enviar anualmente al Consejo de Gestión un reporte relacionado con su actividad y sus progresos en su país.

II. ORGANOS

Los principales órganos por los que actúa el Comité -- Marítimo Internacional son: El Buró Permanente y el Consejo

de Gestión, estando compuestos el primero de un Presidente, - de uno o varios Vice-presidentes, de uno o varios Secretarios de Administración, cuyas funciones pueden ser delegadas a una persona moral siendo elegidos éstos por mayoría de los dos -- tercios de los votos emitidos estando representado a razón de un Delegado por cada Asociación Nación.

El mandato de los miembros del Buró Permanente termina por mayoría de dos tercios de los votos emitidos o por renuncia; además se podrá poner fin al nombramiento de un miembro delegado de una Asociación Nacional, por decisión debidamente notificada de ésta.

El Buró Permanente está encargado de la Dirección General del Comité Marítimo Internacional; él vela por el mantenimiento de reportes regulares y de una acción concordante entre las Asociaciones Nacionales, decide los temas a estudio, después de consultar a las Asociaciones Nacionales, por el -- Consejo de Gestión; fija la fecha, el lugar y la orden del -- día de las Conferencias Internacionales; toma a este efecto -- las medidas apropiadas y decide la constitución y la composición de las comisiones Internacionales encargadas de los trabajos preparatorios; vela por la ejecución de las resoluciones tomadas por las Conferencias Internacionales; decide la afiliación de las asociaciones nacionales y las relaciones -- con cada una de ellas; fija el monto de las cuotas debidas --

por las asociaciones nacionales y por los miembros titulares, aprueba los gastos y presupuestos.

El Buró Permanente se reúne por lo menos una vez por año, por convocatoria de su Presidente o por solicitud de la mayoría de sus miembros; sus decisiones son soberanas en los límites de sus atribuciones y se inspiran tomando en consideración los servicios que los candidatos hayan rendido al Comité Marítimo Internacional o por la notoriedad que ellos hayan adquirido en el dominio del Derecho o de los negocios marítimos; estas decisiones son tomadas por mayoría de votos de los presentes debidamente representados.

III. CONSEJO DE GESTION

Este Consejo se compone por los Secretarios Generales y Secretarios, el Tesorero y Secretario de Administración. - El Consejo de Gestión, se encarga de la gestión periódica del Comité Marítimo Internacional, asiste al Buró Permanente en el cumplimiento de las tareas que le son encomendadas.

Prepara las materias que serán sometidas al Buró Permanente, escoge los temas que deben sujetarse a estudio después de consultar a las asociaciones nacionales; ejecuta las decisiones del Buró Permanente y las resoluciones de las conferencias internacionales; asegura la coordinación de los trabajos

y la transmisión de las informaciones de los documentos; procura estar regularmente informado por las asociaciones nacionales de todo lo que interesa al Comité Marítimo Internacional y toma las medidas apropiadas con ese fin; supervisa todos los trabajos de las comisiones internacionales que están obligadas a comunicarle los reportes periódicos sobre el estado de sus trabajos y de transmitir sus comentarios y anteproyectos con diligencia, de manera de permitir el examen a las asociaciones, previamente a las conferencias internacionales; propone el presupuesto del Comité Marítimo Internacional; redacta y publica los reportes sobre las conferencias internacionales y representa al Comité Marítimo Internacional ante las autoridades gubernamentales cuando se organizan conferencias diplomáticas.

IV. FUNCIONAMIENTO

La forma en que actúa el Comité Marítimo Internacional se realiza periódicamente a través de conferencias internacionales por la iniciativa del Buró Permanente o por la solicitud de dos tercios de las Asociaciones Nacionales afiliadas, estando éstas representadas por delegados, siendo éstos independientes a los miembros que forman el Buró Permanente y a los miembros titulares que asisten por su propio derecho.

Los únicos que disponen del derecho de voto dentro del

Comité Marítimo Internacional son las Asociaciones Nacionales. Las resoluciones de las conferencias internacionales son tomadas por la mayoría de las asociaciones que estén representadas, teniendo cada conferencia internacional facultad de ordenar las medidas propias para asegurar la ejecución de su resolución.

Una vez aprobadas las resoluciones en el Comité Marítimo, por las asociaciones nacionales, son sometidas posteriormente a través del Buró Permanente a consideración del Gobierno de Bélgica.

Hemos dicho al principio de este trabajo que el Gobierno de Bélgica fue quien brindó su apoyo para la creación de este organismo proporcionándoles los medios necesarios para su formación, resultando que la sede del Comité fuera en Bruselas y que todos los estudios nacidos y aprobados por el mismo se sometiera a ese Gobierno quien a su vez los sometiera a consideración de los demás países.

En el momento que una resolución es estudiada y aprobada por el Gobierno Belga, subsecuentemente este gobierno invita por la vía diplomática a los países que forman parte de las Naciones Unidas, exhortándolos a participar en las conferencias que se celebren con su Parlamento, para el estudio de estos proyectos, enviándoles las resoluciones tomadas por el CMI.

Al aceptar los países invitados formar parte de la conferencia, se hacen representar de acuerdo con su organización por sus respectivos delegados; quienes más tarde ratificarán o vetarán esos proyectos; en estos momentos en que concurren dichas personalidades los proyectos del Comité toman un matiz diferente, en virtud de que dejan su aspecto privado y se convierten en oficiales.

V. TRABAJOS DEL COMITE MARITIMO INTERNACIONAL

En cuanto a la incesante labor desarrollada por este organismo a través de su historia, hemos considerado más adecuado transcribir a continuación cada una de las veintisiete reuniones internacionales tenidas hasta la fecha con la agenda de trabajo de cada una, haciendo hincapié que sólo durante el período comprendido por las dos guerras mundiales ha suspendido su extraordinaria labor.

I.- Bruselas, 1897.

La Organización del Comité Marítimo Internacional. - -
Abordaje. Responsabilidad de Propietarios de Buques.

II.- Amberes, 1898.

Responsabilidad de Propietarios de Buques.

III.- Londres, 1899.

Abordaje por falta común. Responsabilidad de Propietarios de Buques.

IV.- París, 1900.

Responsabilidad de Propietarios de Buques. Asisten- -
cia, salvamento y obligación de socorro. Competencia materia
de abordaje.

V.- Hamburgo, 1902.

Código Internacional sobre el abordaje y asistencia ma
rítima. Competencia en materia de abordaje. Conflicto de Le
yes en materia de Propietarios de Buques. Hipotecas Maríti--
mas de derechos reales.

VI.- Amsterdam, 1904.

Conflicto de Leyes en materia de Hipotecas y Privile--
gios Marítimos. Competencia en materia de Abordaje. Limita-
ción de responsabilidad de propietarios de buques.

VII.- Liverpool, 1905.

limitación de la Responsabilidad de Propietarios de Bu
ques. Conflictos de Leyes en materia de Hipotecas y Privile-
gios Marítimos. Conferencia Diplomática de Bruselas.

VIII.- Venecia, 1907.

Limitación de responsabilidad de Propietarios de Bu- -
ques. hipotecas y Privilegios Marítimos. Conflicto de Leyes
en Materia de Fletes.

IX.- Bremen, 1909.

Conflicto de Leyes en materia de fletes. Compensación de lesiones corporales. Publicidad de Hipotecas y Privilegios Marítimos.

X.- París, 1911.

Limitación de la Responsabilidad en caso de Pérdida de vidas humanas o lesiones corporales.

XI.- Copenhague, 1913.

Declaración de Londres 1909. Seguridad de la navegación. Código Internacional de fletamiento. Seguros de Bienes enemigos.

XII.- Amberes, 1921.

Convenciones Internacionales relativas al abordaje y asistencia en mar. Limitación de la responsabilidad de propietarios de buques. Hipotecas y privilegios marítimos. Código de fletamiento. Cláusulas de exoneración.

XIII.- Londres, 1922.

Inmunidad de navíos de Estado. Hipotecas y Privilegios Marítimos. Cláusulas de Exoneración en los conocimientos.

XIV.- Gothermburg, 1923.

Seguro obligatorio de pasajeros. Inmunidad de Navios

de Estado. Código Internacional de Fletamento. Convención -
Internacional sobre los conocimientos.

XV.- Gènes, 1925.

Seguro Obligatorio de Pasajeros. Inmunidad de Navíos
de Estado. Código Internacional de Fletamento. Hipotecas y
Privilegios Marítimos.

XVI.- Amsterdam, 1925.

Seguro Obligatorio de Pasajeros. Letras de Garantías.
Ratificación de Convenciones en Bruselas.

XVII.- Amberes, 1930.

Ratificación de Convención en Bruselas. Competencia -
Civil y Penal en Materia de abordaje en mar.

XVIII.- Oslo, 1933.

Ratificación de Convenciones en Bruselas. Competencia
Civil y Penal en materia de abordaje en mar. Embargo conser-
vatorio de buques. Limitación de la responsabilidad de pro-
pietarios de Buques.

XIX.- París, 1937.

Ratificación de Convenciones en Bruselas. Competencia
Civil y Penal en materia de abordaje en mar. Embargo conser-
vatorio de buques. Comentarios de convenciones en Bruselas.
Asistencia y salvamento de y por las aeronaves en mar.

XX.- Amberes, 1947.

Ratificación de Convenciones de Bruselas, especiales de aquél sobre inmunidad de Navíos de Estado. Revisión de la -- Convención sobre la limitación de propietarios de buques de -- mar y de la convención sobre los conocimientos. Exámen de -- tres proyectos de la Convención acordada por la Conferencia -- de París. Asistencia y salvamento de y por aeronaves de mar. Reglas de Nueva York y de Amberes; tasa de intereses.

XXI.- Amsterdam, 1949.

Revisión de las Reglas de Nueva York Amberes. Limita-- ción de la Responsabilidad. Conocimientos Directos. Embar-- gos Precautorios. Corte Internacional Marítima y Aérea.

XXII.- Nápoles, 1951.

Embargo Precautorio. Limitación de Responsabilidad. - Hipotecas y Privilegios marítimos. Responsabilidad del Trans portador respecto de los pasajeros. Competencia Penal en ma-- teria de Abordaje.

XXIII.- Madrid, 1955.

Limitación de Responsabilidad de los propietarios de - buques.

XXIV.- Rejika, 1959.

Revisión de la Convención de Asistencia y Salvamento. Responsabilidad por daños causados por energía nuclear. Régi

men Internacional de los Buques en Puertos Extranjeros. Publicidad del Armador.

XXV.- Atenas, 1962.

Daños en materia de abordaje. Régimen de los buques en Puerto Extranjero. Publicidad de las pólizas de fletamento. Transporte de equipaje.

XXVI.- Estocolmo, 1963.

Inscripción de privilegios sobre buques en construcción. Transporte de equipaje de pasajeros por mar. Enmiendas a la convención sobre conocimientos de embarque.

XXVII.- New York, 1965.

Privilegios e hipotecas marítimas.

XXVIII.- Tokio, 1969.,

Transporte combinado Internacional y daños por transportes de mercancías peligrosas. Convención para la unificación de ciertas reglas en Materia de Transporte por Mar de Pasajeros y sus equipajes. Conocimiento de Transporte Combinado. Responsabilidad Civil Derivada de los Daños Producidos por la Polución por Petróleo o sus Derivados.

De las anteriores conferencias se han cristalizado en Convenciones Internacionales las que a continuación se expresan con relación de los países que por ratificación o adhe-

si6n las han adopotado. Y posteriormente se transcribe el --
texto integro de cada una en el ap6ndice de este trabajo por
considerarlo de esencial inter6s.

TERCERA PARTE
ESTUDIO DE LAS DIFERENTES CONVENCIONES
INTERNACIONALES APLICABLES

ESTUDIO DE LAS DIFERENTES CONVENCIONES
INTERNACIONALES APLICABLES

I.- ABORDAJE

El Abordaje Marítimo es estudiado en la Conferencia de 1910, a través del Comité Marítimo Internacional; Conferencia que abre los caminos para fructificar nuestras relaciones en el campo de la Navegación.

Verdaderamente asombrosos son los dos únicos tratados que han sido firmados por México en materia de Derecho Marítimo; firmados en la época de nuestra revolución y ratificados por nuestro país años más tarde. Nuestras autoridades en - - aquella década de disturbios, desórdenes y guerra civil, tienen la visión suficiente para dedicarles la atención que merecían estas actividades del Tráfico Marítimo Internacional.

México al restablecer la paz, en contraste a lo anterior ha descuidado completamente nuestra participación en el mundo marítimo internacional, al grado de que hemos quedado - al margen de toda actividad en este medio.

La actividad de México, ha ido en forma paulatina decreciendo, así tenemos que la Convención de Abordaje de 1910 (anexo I firmada y ratificada) se encuentra aún en vigor, es decir, el abordaje en nuestro país se viene reglamentando por

esta Convención Internacional, desde la fecha de su ratificación de febrero 10. de 1913.⁵

En 1924 México asiste firmando otras convenciones internacionales, pero sin embargo, nunca se ha tenido el verdadero interés ni se ha estudiado la conveniencia para que nuestro país las ratifique.⁶

NOTA (5) La reglamentación de los tratados internacionales -- dentro de nuestra legislación la realizamos en el artículo 133 constitucional, en concordancia con nuestra materia el artículo 87 de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo que dicen a la letra: "...artículo 133. Esta Constitución, las leyes del - Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los Tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la ley suprema de la Unión. Los jueces de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados..."

...Artículo 87.- En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar.

NOTA (6) En nuestra legislación "aprueba" el Senado y "ratifica" el Ejecutivo los Tratados Internacionales con base en los artículos constitucionales.

...Artículo 76.- Son facultades exclusivas del Senado:

I.- Aprobar los trabajos y convenciones diplomáticas que celebre el Presidente de la República con las potencias extranjeras.

...Artículo 89.- Las facultades y obligaciones del - Presidente son las siguientes:

I.- Promulgar y ejecutar las leyes que expida el Congreso de la Unión, proveyendo en la esfera administrativa a su exacta observancia;

X.- Dirigir las negociaciones diplomáticas y celebrar tratados con las potencias extranjeras, sometiendo-- los a la ratificación del Congreso federal.

Por último en la reunión de la Conferencia Diplomática décima segunda de Derecho Marítimo, de mayo de 1967, en Bruselas, nuestras Autoridades se limitan a enviar a un observador sin facultades (no teniendo intervención o participación alguna).

Toda esta situación nos lleva a la lamentable conclusión de que cada día estamos más al margen del movimiento Marítimo Internacional y también nos lleva a concluir que es deber del jurista mexicano pugnar porque nuestras Autoridades - Marítimas vuelvan a la realidad y se preocupen más de estos - problemas, que benefician nuestras relaciones comerciales marítimas internacionales.

II.- AUXILIO Y SALVAMENTO

El Comité Marítimo Internacional, en su Convención de 1910, celebrada en Bruselas trata la materia de Auxilio y Salvamento.

Dicha Convención (anexo II) es la segunda que México - ha ratificado relativas al Derecho Marítimo Internacional, -- permitiendo aunque en forma mínima a nuestro país entrar en - una etapa de desarrollo de sus relaciones en esta materia.

Esta Convención promulgada el 16 de febrero de 1913 -- (como la anterior que trata sobre el abordaje) se fundamenta

en el artículo 133 Constitucional y Leyes reglamentarias.⁷

El artículo 77 de la Ley de Navegación y Comercio marítimo, nos dice a la letra:

..."artículo 77.- La remuneración que corresponde a quien hubiese prestado el auxilio y salvamento, será fijada - tomando en cuenta lo que previene esta ley, los contratos respectivos, los usos, costumbres y las convenciones internacionales".⁸

Dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicaciones - se hace mención a esta materia en su artículo 268.

..."artículo 268.- La remuneración que corresponda -- por salvamento y auxilios se fijarán en la forma que previenen el Derecho Común y la Convención Internacional Promulgada por decreto del 16 de febrero de 1920 y las que le sucedan".⁹

En la práctica internacional encontramos otras convenciones celebradas sobre dicha materia, así, el protocolo para la unificación de ciertas reglas de Asistencia y Salvamentos Marítimos de 1910, como se sabe contiene un artículo 14, en los términos del cual la convención no se aplicaba "a los bu-

NOTA (7) Constitución Política Mexicana.

NOTA (8) Ley de Navegación y Comercio Marítimo, 1963.

NOTA (9) Ley de Vías Generales de Comunicaciones.

ques de guerra y a los buques de Estado exclusivamente dedicados a un servicio público.

Esta regla puramente negativa dió lugar a interpretaciones diversas y la doctrina emitió algunas veces argumentos para rehusar a los buques de Estado el derecho de demandar -- una indemnización de asistencia a los buques salvados. Como ejemplo podemos citar los argumentos del tratadista francés - G. Ripert, quien consideraba que la protección de los bienes y de las personas es una de las tantas obligaciones del Estado y que en consecuencia ninguna remuneración podía exigirse por esos servicios que sólo aplicaban el cumplimiento de un deber del mismo Estado.¹⁰

Sin embargo, la evolución se efectúa en sentido contrario y países como Inglaterra y Polonia en 1947-61 adoptaron - el derecho que los buques de Estado deben ser considerados como cualquier otro asistente.

En este sentido en la Conferencia del Comité Marítimo Internacional, celebrada en Rieja en 1959 se votó una resolución tendiente a modificar el artículo 14, por disposiciones nuevas relativas a los buques de guerra así como a los buques de Estado, explotados ya sea por un estado o más aún por una

NOTA (10) Ripert George, Droit Maritime, Quatrieme Edition 1950.

persona de Derecho Público. Este proyecto fue el que se sometió a la conferencia de Bruselas.

Se puede decir que en conjunto todas las delegaciones estuvieron a favor de la supresión de la restricción contenidas en el artículo 14 y a la extensión del dominio de aplicaciones de la convención. Sin embargo algunas delegaciones -- pensaron que sería conveniente hacer desaparecer el artículo 14, mientras que otras consideraban que era más conveniente -- prever ciertas reglas en la materia. Sólo la delegación de -- Estados Unidos rehusó apoyar la reforma deseada por todos, no porque los buques americanos rehusen prestar asistencia o pedir la en caso de necesidad, sino porque la concepción de "Soberanía" de este Gobierno no se acomoda a ningún compromiso -- para buques de Estado.¹¹

La delegación francesa hizo algunas enmiendas y llamó la atención a los compromisos contraídos por los estados que son partes de la convención de 1926 sobre la Inmunidad de los buques de Estado y su Protocolo de 1934.

La delegación Rusa intentó extender a los buques de Es

NOTA (11) El criterio sostenido por el Gobierno de Estados -- Unidos en esta materia es que no puede ser demandado como persona privada, en el concepto de la reforma del artículo 14 de la Convención, en los casos -- que un buque de su propiedad sea asistido.

tado que ejercen actividad comercial, los privilegios de jurisdicción reconocidos por el derecho internacional público a los buques de Estado no comerciales, intento que fue unánimemente rechazado.

Por último la Convención impone en su artículo 11 una obligación de asistencia limitada solamente a la seguridad del buque y de las vidas humanas; Los buques de Estado pueden ser sometidos por el hecho de sus misiones que le son confiadas a otras obligaciones y ha sido previsto que los Estados contratantes pueden restringir los límites de sus obligaciones.

El texto definitivo de este Protocolo es el que se anexa al final del capítulo III de esta tesis y que tuvo 21 votos a favor, un voto en contra y 18 abstenciones.

III.- RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE BUQUES

ANTECEDENTES HISTORICOS

Indiscutiblemente una de las convenciones internacionales de mayor importancia dentro del Derecho Marítimo es la que se refiere a la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, que por cierto es también una de las convenciones que ha sido más difícil de elaborar y que ha dado más materia de discusión en los trabajos preliminares.

Sobre este tema tres han sido las principales tendencias de las diversas legislaciones del mundo que han tomado -- sus características propias de costumbres inveteradas que datan de muchos siglos atrás; en general podríamos separar las diferentes disposiciones legales de los diversos países del mundo en los tres siguientes grupos: el grupo Latino con -- Francia y España a la cabeza e incluyendo además todos los -- países de Hispano América; grupo Anglo-sajón, encabezado por Inglaterra y Estados Unidos abarcando asimismo las naciones -- del antiguo Imperio Británico; y por último, las legislacio-- nes de Alemania y países Escandinavos.

A fines del siglo pasado, el gran consorcio de nacio-- nes marítimas del mundo, empieza a realizar estudios tendien-- tes a armonizar estos grupos tan disímbolos de legislaciones vigentes y después de varias Conferencias Internacionales en el año de 1922 el Comité Marítimo Internacional elaboró un -- nuevo Proyecto de Convención, que se firmó en Bruselas el 25 de agosto de 1924.

Aunque dicho proyecto podría considerarse como la fór-- mula para los diferentes sistemas, la sola lectura del artícu-- lo 2 de la misma, lleva a la conclusión del predominio de los sistemas latinos sobre los sistemas anglo-sajón y alemán, lo cual motivó que dicha Convención nunca estuviera en vigor en países cuya legislación pertenecía a estos dos grupos y lo --

que es más, durante la vigencia de la misma, se realizaron -- considerables esfuerzos por llegar a mejor fórmula de transacción, que pudiera ser admisible por los países de los tres -- grupos cosa que tuvo lugar cuando en el año de 1954; el Comité Marítimo Internacional nombró un nuevo Comité de estudio -- sobre este tema, que preparó la Conferencia de Madrid de 1955, en donde se elaboró la que posteriormente iba a ser la nueva Convención Internacional sobre la Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques, firmada en Bruselas el 10 de octubre de 1957.

Aunque tres son los grupos en que hemos enmarcado las diferentes legislaciones del mundo en esta materia, es evidente que los dos que más se contraponen y en consecuencia los -- más difíciles de conciliar, son el grupo anglo-sajón y el grupo latino, razón por la cual daremos una breve descripción de la forma como se ha configurado la limitación de responsabilidad en materia de derecho marítimo en ambos grupos.

A.- GRUPO ANGLO-SAJON

Estas legislaciones autorizan a los propietarios de buques (y por extensión a los armadores) a limitar su responsabilidad originada por hechos u omisiones del capitán o de la tripulación, al pago máximo de ocho libras por tonelada de arqueo para los daños causados a los bienes y siete libras por

tonelada del arqueo para los accidentes personales.

Entre las ventajas que se atribuyen a este sistema, aparte de la proporcionalidad que de él se deriva, pues un buque de mayor tonelaje deberá responder con una suma mayor, resalta la de que el armador puede calcular exactamente y de antemano su responsabilidad; y por lo que respecta a los acreedores, siempre tendrán una suma fija que les responda, o garantice el valor de los daños sufridos.

B.- GRUPO LATINO

En los sistemas latinos, en los cuales se incluye México, cuya legislación fue tomada del Código de Comercio Español de 1829 a su vez derivada de las Ordenanzas de Luis XIV de 1681; en Francia han constituido un patrimonio con la nave y el flete denominado Fortuna de Mar, concediendo al propietario de un buque la facultad de limitar su responsabilidad, abandonando en favor de sus acreedores su fortuna de mar, es decir, la nave y el flete que dió origen a los créditos respectivos cuando se tratara de actos u omisiones del Capitán o de la tripulación.

La crítica más seria que puede hacerse al sistema del abandono, consiste en afirmar que muchas veces el abandono se convierte en una positiva irresponsabilidad, en los casos de

la pérdida total de la nave y muy particularmente cuando no hay fletes por cobrar, situación que con relativa frecuencia se presenta; y si esa irresponsabilidad pudiera aceptarse - cuando se trata de daños materiales, nos parece que sería - inadmisibles tratándose de muerte, lesiones o daños a las personas.

No menos importante es otro de los inconvenientes de que adolece el sistema del abandono y que consiste en que falla de equidad, dar el mismo tratamiento a las pequeñas y a -- las grandes embarcaciones, sin tomar en cuenta que muchas veces aquéllas causan daños considerables que no pueden repararse con el valor de la nave; en tanto que los grandes navíos -- responden con bienes de valor muy crecido para reparar perjuicios muchas veces muy reducidos.

Es evidente también, que son precisamente estos dos inconvenientes los que originaron los fuertes ataques a este -- sistema por parte principalmente del grupo de legislaciones -- anglosajonas, tanto después de la Convención de 1924, que nunca fue puesta en vigor en esos países, como durante los trabajos preparatorios para la Convención de 1957.

Firmada la Convención de 1924, en donde desempeñaba un papel preponderante el sistema del abandono, fue prácticamente imposible obtener la ratificación de los países anglo-sajo

nes, únicamente hubo las siguientes ratificaciones y adhesiones.

Bélgica	2	de	Junio	1930
Brasil	28	de	Abril	1931
Dinamarca	2	de	Junio	1930
España	2	de	Junio	1930
Francia	23	de	Agosto	1935
Hungría	2	de	Junio	1930
Noruega	10	de	Octubre	1933
Polonia	26	de	Octubre	1936
Portugal	2	de	Junio	1930
Suecia	10.	de	Julio	1938

A D H E S I O N E S

Rep. Dominicana	23	de	Julio	1958
Finlandia	12	de	Julio	1934
Mónaco	15	de	Mayo	1931
Turquía	4	de	Julio	1955

De lo anterior se desprende el escaso ámbito de aplicación que llegó a tener esta convención evidentemente derivado del hecho de no haber obtenido una más equilibrada fórmula de transacción entre los tres grupos de legislaciones marítimas vigentes en el mundo.

Al terminar la segunda guerra y cuando la situación política y económica de los países que habían sido afectados -- por ella lo permitió, se iniciaron gestiones para volver a estudiar el tema de la limitación de responsabilidad de los propietarios de buques y se intentó, nuevamente encontrar una -- fórmula que permitiera a los diferentes grupos mencionados -- aceptarla como Convención Internacional.

En el año de 1954, Inglaterra logra que el Comité Marítimo Internacional que es quien había elaborado la Convención de 24, nombrará un Comité para la revisión de esta Convención, iniciándose en esa forma y en ese año uno de los más apasionados debates en materia de Derecho Marítimo, en donde defendieron los puntos de vista más opuestos por un lado la Delegación Británica y por el otro muy especialmente las Delegaciones Italiana y Francesa.

Después de los cuestionarios preliminares se convocó a una reunión en Brighton en el mes de septiembre de 1954, en donde en la sesión inaugural del 20 de septiembre toma la palabra en primer lugar el delegado de Inglaterra quien hace la presentación del proyecto inglés cuyo punto más importante es el cambio del sistema del abandono, o del sistema mixto de la Convención de 1924, por el sistema de la limitación de responsabilidad por toneladas de arqueo de los buques. Los puntos más sobresalientes expresados por el delegado inglés son los siguientes:

"En la época moderna es moralmente indefendible que la suma recuperable por la parte afectada sea por daño a sus propiedades o por lesiones corporales o inclusive en su propia vida, varíe según la extensión de los daños sufridos por el buque culpable como resultado del siniestro que ha causado el daño a terceros o que esta recuperación pueda inclusive ser reducida a cero en caso en que el navío culpable se destruya totalmente.

La limitación encuentra su origen en el deseo de favorecer el comercio marítimo en una época lejana en donde a menudo la totalidad de la fortuna del armador y alguno de sus compañeros de aventura (propietarios de carga) se comprometían en una expedición marítima. Esta razón ha perdido su significación en las condiciones modernas de explotación de navío y de la asistencia marítima.

Todo sistema de limitación basado sobre el valor de un navío favorece al propietario de los buques viejos o mal equipados y va en detrimento de aquellos buques modernos y en buen estado... por estas razones, la Asociación inglesa opina que el método más satisfactorio es aquél que señale un monto fijo sobre la base de unidades de medida del buque; la tonelada es la unidad en la cual recaen menos inconvenientes".¹²

NOTA (12) Versión taquigráfica de la sesión celebrada en Brighton en 1954 y que obran en los archivos privados -- del Lic. Ignacio Melo.

La Asociación Italiana toma la defensa del sistema de abandono para la limitación de responsabilidad y propuso como medida para evitar los puntos de crítica de este sistema que con toda razón hacia la delegación inglesa, se adoptará el sistema que el propio código de la navegación italiana de 1952 había señalado, es decir, que cuando existiera la pérdida total del navío el armador respondería por lo menos con una quinta parte del valor del mismo; asimismo solicitando a la propia delegación inglesa trate de ser lo más flexible en los puntos a discusión con objeto de llevar a una feliz transacción.

De esta respuesta de la delegación italiana podría desprenderse varias conclusiones, a saber: a) que en la consecuencia misma de los maritimistas de los países latinos existía la propia semilla de destrucción del sistema de abandono, es decir, que todos ellos se daban cuenta que con el más estricto sentido de justicia y equidad, era prácticamente imposible destruir los razonamientos de los países anglo-sajones y en consecuencia había de encontrar alguna solución compatible con el abandono; b) que la solución más adecuada para conservar este sistema y evitar la irresponsabilidad absoluta del armador en caso de pérdida total del navío, el más adecuado es el expresado en los arts. 274 a 276 del Código de Nave-

gación Italiana.¹³ Sin embargo en las mismas reuniones se pu so en evidencia lo difícil que sería calcular la quinta parte del valor de un buque perdido en su totalidad y la infinidad de problemas que adquirirían los creadores en una situación semejante y en esa forma empezó a entreverse el fin del arcaico sistema del abandono, institución que si bien despertaba - las simpatías de todos los maritimistas latinos por su abolen go dentro del derecho marítimo, día con día se hace más obvio lo impráctico que sería conservarlo.

En esas condiciones George Ripert, el más insigne tra tadista francés y con mucho el más capacitado de todos los -- países latinos y cuyas obras constituyen prácticamente la bi blicia de nuestro derecho marítimo, al asistir en dicha Conven ción expresó lo siguiente:

"Quedan aquí tres sobrevivientes de los acreedores de la Convención de 1924. Uno de ellos acaba de renunciar a su obra, se refería al Presidente de la Delegación Noruega que - minutos después acababa de expresar su conformidad para que -

NOTA (13) Art. 274.- El armador es responsable de los hechos de la tripulación y de las obligaciones contraídas por el demandante de la nave en lo que se refiere - al buque y a la expedición. Sin embargo el armador no responde del cumplimiento por parte del demandan te de las obligaciones de asistencia y salvamento - previstas en los artículos 489 y 490 ni de cual- - quier otra obligación que la Ley imponga al deman-- dante dentro del campo de la expedición.

se discutiera una nueva convención, de acuerdo con las bases propuestas por Inglaterra. (La Legislación Noruega como ya lo dijimos pertenece al grupo Alemán). A mi me toca ahora -- renunciar también a la Convención de 1924, pero debo desde -- luego explicar mi actitud. Esta Convención ha creído inten-- tar la solución del problema de la limitación de responsabi-- lidad, otorgando una oposición y en ese momento nosotros esta-- mos totalmente de acuerdo con la Delegación Británica. En -- principio era una resolución razonable... Sin embargo, no -- hay que olvidar que cuando se habla del valor del buque se -- trata del valor del buque después del accidente, es decir, pa-- ra los buques perdidos en su totalidad, la responsabilidad -- del armador es nula y ha continuado siendo nula hasta la acc-- tualidad.

Se puede criticar esta solución, la solución tradicio-- nal del Derecho Marítimo no existe en realidad responsabili-- dad por hechos del Capitán; lo que se pide ahora es un peque-- ño sacrificio de los armadores para que acepten una responsa-- bilidad a prórrata.

Desde luego reconozco que las cosas han cambiado, como lo ha dicho el Delegado Británico; pero es necesario que las cosas cambien en forma razonable. Se puede aceptar una limi-- tación a prórrata con la condición de que los armaadores en-- cuentren una plena seguridad consistente en saber en ningún -

caso, cualquiera que sea la interpretación de los Jueces, - - ellos puedan ser responsables frente a terceros más allá de - la limitación de la responsabilidad. Se produce hoy en día - en las legislaciones de muchos países una tendencia a conde-- nar no solamente los autores responsables de faltas, sino tam-- bién a los guardianes de las cosas estimadas como peligrosas y aún más si ellas no son peligrosas, han existido condenas - sobre la base de presunción de faltas o de riesgos que dichas cosas hayan podido crear.

Los armadores franceses han sufrido recientemente de - acuerdo con esta corriente que todos ustedes conocen, las du-- ras consecuencias (se refería seguramente a algunas senten-- cias de esa época dictadas por la Corte Francesa de Casación y que son ampliamente conocidas no sólo en Francia sino tam-- bién en el extranjero).

Si nosotros no establecemos claramente en la Convención que los armadores quedarán relevados absolutamente en todos - los casos por la indemnización a prórrata, nosotros abrimos - la puerta de una serie de acciones en las que se invocará la responsabilidad personal del armador. En otros términos en - la Convención de 1924, no se trataba más que del caso en que existiera falta de Capitán (faltas o hechos) ésto en virtud - de que el Art. 10. hacía una enumeración de los casos de res-- ponsabilidad. Esta enumeración no se puede suprimir completa

mente; sin embargo es necesario modificarla e indicar que en todos los casos que exista responsabilidad del armador con exclusión de los compromisos contractuales, no existiera más -- que una responsabilidad limitada.

Por otra parte, es evidente que desde el momento en -- que se haya constituido una suma determinada se evitará toda especie de dificultades..."¹⁴

Resumiendo el insigne maestro Ripert, que en esa época hace cabeza frente a los demás abogados latinos, acababa de abandonar la milenaria tradición del abandono por quien todos sienten una simpatía profunda, pero que también se daban cuenta que era por demás impracticable en las condiciones actuales de navegación marítima. A cambio de ello acababa también de establecer una fórmula práctica y moderna de transacción entre los sistemas Anglo-Sajón, Alemán y Latino de limitación de responsabilidad, a saber; el sacrificio por parte de los armadores (se entiende desde luego que se refiere a los armadores pertenecientes a las legislaciones latinas) para aceptar una responsabilidad de una cantidad por tonelada de sus buques a cambio de establecer en favor de dichos armadores la certeza de que dicha limitación se aplicaría en todos, absolu

NOTA (14) Versión taquigráfica de la sesión celebrada en Brighton en 1954 y que obran en los archivos privados -- del Licenciado Ignacio Melo.

tamente en todos los casos, con la única excepción de los com
promisos contractuales, lo cual les daría una certeza absoluta
del límite de su responsabilidad; es decir, se trataba de
ofrecer la una cosa por la otra, por lo que a los armadores -
de países latinos se refiere con objeto de poder tranzar con
los otros dos sistemas.

Sentado ese criterio por parte de Francia en la reu- -
nión de Brighton, los demás países latinos asistentes a la --
misma, aceptaron ese tipo de transacción y el resto de las se
siones se desarrollaron en forma por demás armoniosa llegándo
se a elaborar el 10 de diciembre de 1954 un proyecto de con--
vención que posteriormente fue discutido en la reunión de Am-
beres del 7 de mayo de 1955 y con pocas modificaciones consti-
tuyó el proyecto de convención de julio de 1955, que finalmen-
te quedó como proyecto definitivo después de la Conferencia -
de Madrid de septiembre del año de 1955.

Como es costumbre el Comité Marítimo Internacional, or
ganismo netamente particular, turnó al Gobierno Belga dicho -
proyecto para que en forma oficial invitara a los Gobiernos -
de los diferentes países del mundo a una Conferencia Diplomá-
tica con objeto de proponer la firma y la ratificación de di-
cha Convención, lo cual ocurrió en el mes de octubre de 1957,
habiéndose firmado la Convención Internacional sobre la limi-
tación de responsabilidad de los propietarios de buques, pro-

puesta el 10 de octubre de 1957. Los países que hasta la fecha han ratificado o se han adherido a dicha Convención son - los siguientes:

R A T I F I C A C I O N

Dinamarca	10.	Marzo	1965
Finlandia	10.	Agosto	1965
Gran Bretaña e			
Irlanda del Norte	18	Febrero	1959
Francia	7	Julio	1959
España	16	Julio	1959
Noruega	10.	Marzo	1965
Países Bajos	10.	Diciembre	1965
República Arabe Unida	7	Septiembre	1965
Suiza	7	Junio	1964
Suecia	21	Enero	1966

A D H E S I O N

Argelia	18	Agosto	1964
Ghana	26	Julio	1961

Dahamas, Bermudas, Te-
rritorios Antárticos -
Británicos, Honduras -
Británicas, Protectora
do de Islas Salomón, -

Falkland, Islas Fodji, Gibraltar Colone, Is-- las Gilbert y Ellice, Hong Kong, Isla Mauri-- ce, Islas Seychelles, Islas Vírgenes.	21	Agosto	1964
Barvados, Islas Caimán, Dominica, Granada, - - Montserrat, Santa Lu-- cía, San Vicente, Is-- las Turques y Caiques.			
Islas Vírgenes	4	Agosto	1965
Cuernesey et Jersey	21	Octubre	1965
Honduras	21	Septiembre	1965
Isla de Man	18	Noviembre	1960
Singapour	17	Abril	1963

Es muy importante hacer notar, en virtud de que nues--
tra legislación positiva en esta materia se ha derivado direc--
tamente de Francia y España, que estos países, año y medio --
después de la firma de la citada Convención de 1957, la ha --
bían ratificado y eliminado el arcaico sistema de abandono.

C.- SITUACION DE MEXICO

Veamos ahora qué es lo que sucedía en esas épocas en -

nuestro país. Como era costumbre en esos años o en esta materia el ostracismo en que vivimos, hace que México no tomara parte en los trabajos preparatorios de esa Convención y que no manifestara interés en forma alguna sobre lo que estaba sucediendo por lo que respecta a este tema. En consecuencia nuestro sistema de limitación de responsabilidad seguiría regido por el Artículo 672 del arcaico Código de Comercio que a su vez había sido copiado del Código de Comercio Español de 1885, a su vez tomado del mismo Código de Comercio Español de 1829 y cuyos orígenes se remontan a través de las Ordenanzas de Colbert hasta el Consulado del Mar.

En el año de 1956 el Licenciado Ignacio Luis Melo y Ruíz, presentó un estudio sobre este tema en su tesis profesional que fue publicado por el Semanario de Derecho Mercantil y Bancario de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México, en el que después de un breve bosquejo histórico se refiere a cada uno de los sistemas de legislación vigentes señalando los diferentes grupos de las mismas, así como las ventajas e inconvenientes de cada una de ellas, concluyendo por último con un estudio sobre los efectos del abandono, prácticamente fundado en la doctrina, dadas las inmensas lenguas legales que en los sistemas latinos existen a este respecto.

Del mismo trabajo se desprende que el propio Licencia-

do Melo y Ruíz en esa época tampoco acepta la ya inminente derrota del sistema del abandono, ocurrida sólo unos meses antes durante los trabajos preparatorios de la Convención que se firmará un año después, aunque posteriormente la firma de dicha convención y la evidencia misma llevaron al autor de ese trabajo a un cambio total de opinión.

Como ya se dijo anteriormente la Convención se firmó el 10 de Octubre de 1957 y los países de donde derivaban directamente nuestra legislación es decir, Francia y España ratificaron la misma el primero el 7 de Julio de 1959 y el segundo el 16 de Julio de 1959.

En esas fechas ya en México se iniciaban los trabajos preparatorios de lo que posteriormente llegara a ser la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963 y en dichos trabajos no sólo se aferran al arcaico sistema que el resto del mundo acababa de abandonar, sino que ni siquiera argumenta las razones que se tuvo para ignorar total y absolutamente los estudios y proposiciones que el resto del mundo acababa de estudiar en la Conferencia Diplomática de Bruselas.

Como resultado de lo anterior en la nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimo que entra en vigor a fines de 1963, se incluye el Capítulo V del Título lo., Libro 3o., que se denomina "La Fortuna del Mar", seguido del Capítulo VI, --

del mismo Título y Libro denominado "Del Abandono de los Buques",¹⁵ en donde se reafirma el sistema de abandono y se po-

- NOTA (15) Capítulo V De la fortuna de mar. Artículo 132.- Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar.
- Artículo 133.- Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercitarán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que constituye.
- Artículo 134.- La responsabilidad del naviero se limitará a la fortuna de mar que constituye un buque, en los siguientes casos:
- I.- La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación.
- II.- Daños causados al cargamento.
- III.- Obligaciones derivadas del contrato de fletamento.
- IV.- Obligación de movilizar un buque naufragado.
- V.- Gastos de salvamento.
- VI.- Contribución a las averías gruesas o comunes.
- VII.- Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje.
- VIII.- En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación.
- Capítulo VI Del abandono de los buques. Artículo -- 135.- El naviero podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad, en los términos de los artículos anteriores, haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores.
- Artículo 136.- El abandono de un buque podrá realizarse en cualquier tiempo, aún después de que el naviero haya sido condenado al pago de los créditos provenientes de la navegación del mismo.
- Artículo 137.- El buque deberá abandonarse en el estado que tenga o haya tenido al finalizar el viaje durante el cual nació la obligación de una garantía limitada.
- Artículo 138.- El abandono de un buque en favor de los acreedores no trasladada su dominio; constituye la entrega, sujeta a liquidación, de una garantía limitada.
- Artículo 139.- Podrá abandonarse el buque naufraga-

nen en forma de legislación positiva las tesis doctrinarias - que lo complementaban por lo que se refiere a la forma de llegarse a cabo y sus efectos que 7 años antes había sostenido - el Licenciado Melo y Rufz en la tesis profesional ya mencionada.

Veamos ahora en detalle el texto de las disposiciones legales de los dos capítulos mencionados de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

El primero de dichos artículos es decir el 132 define lo que la doctrina había denominado tradicionalmente como la Fortuna de Mar y el segundo artículo 133 establece que dicha Fortuna de Mar es el límite de responsabilidad por los derechos y obligaciones provenientes de la navegación es decir, -

do y su abandono producirá los mismos efectos jurídicos de los demás casos.

Artículo 140.- La indemnización por seguros no se comprenderá en el abandono.

Artículo 141.- Los beneficiarios procederán a la -- venta del buque abandonado, por medio de corredor - de comercio o de subasta judicial.

Artículo 142.- Los productores de la venta, una vez cubiertos los gastos que ésta origine, se aplicarán al pago de los créditos en su orden de preferencia. Los remanentes, si los hubiere, quedarán a disposición del abandonante.

Artículo 143.- Los acreedores comunes no pueden concurrir a la liquidación del buque abandonado, y únicamente tendrán derecho al remanente después de cubiertos los créditos privilegiados.

Artículo 144.- La renuncia al derecho de abandonar un buque deberá pactarse expresamente.

sólo se reafirma que se está aceptando el viejo sistema de -- las legislaciones latinas.

El siguiente artículo 134 hace una enumeración de ca-- sos en que se admite la limitación de la responsabilidad por la Fortuna de Mar, que con pequeñas variantes coincide exacta-- mente con el Artículo 10. de la Convención de 1924, que la -- opinión de los países que intervinieron en la Conferencia de Bruselas de 1957, había desechado ampliamente para proponer la nue-- va Convención de 1957. El siguiente capítulo denominado "Del abandono de los Buques" los artículos 135, 136, 137 estable-- cen en forma y legislación positiva las mismas tesis doctrina-- rias sostenidas por el Licenciado Melo y Ruíz en los capítu-- los 3o. y 4o. de la tesis profesional citada en los artículos -- 138 y 144 corresponde a la tesis sostenida en el mismo trabajo en su Capítulo V.

De lo anterior se concluye que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimo promulgado a fines de 1963, se estableció una vez más el antiguo sistema del abandono y peor aún en los trabajos preparatorios de la misma ley no sólo no se refuta -- con razones adecuadas el por qué no se acepta la Convención -- de 1957, sino que ni siquiera se hace mención a esta situa-- ción dando a entender en esa forma que todo ese movimiento -- mundialmente conocido para los estudios del Derecho Marítimo había pasado totalmente desapercibido por el gobierno de -- México.

IV.- CONOCIMIENTO DE EMBARQUE

A.- ANTECEDENTES

Podemos tomar como punto de partida las costumbres que en materia de conocimiento de embarque proviene de principios de siglo.

Los armadores de las principales naciones marítimas de esa época habfan ido extendiendo en forma abusiva las Cláusulas de Exoneración en los conocimientos de embarque, lo cual provocó una reacción contraria por parte de los diversos grupos de cargadores, Cámara de Comercio, etc., para terminar -- con este tipo de reglamentaciones que tanto los perjudicaba.

En el año de 1912 la Internacional Law Association, en la Conferencia de París, apuntó en forma insistente la necesidad internacional de una reglamentación uniforme en materia -- de conocimientos de embarque, llegándose inclusive a la elaboración de un proyecto que dos años más tarde pasó a la Conferencia de La Haya el año de 1914. El estudio de dicho proyecto, como es obvio suponer, quedó suspendido por la Primera -- Guerra Mundial hasta el año de 1921 en que fueron reanudados los trabajos relativos en la misma ciudad de La Haya, llegán-- dose a aceptar las reglas que posteriormente fueron ampliamente conocidas con el nombre de las Reglas de La Haya de 1921.

Estas Reglas de La Haya, por su indiscutible acepta--

ción universal y por la gran calidad de su contenido jurídico, merecieron el apoyo de un número considerable de países que con pequeñas modificaciones las propusieron como Convención Internacional en la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1924, habiendo sido firmado dicho convenio sobre conocimientos de embarque por un gran número de países entre los cuales se encontró México. Sin embargo como hasta la fecha no ha sido estudiada la ratificación por parte de nuestro país y dada la importancia considerable que ha adquirido dicha Convención es por lo que nos permitimos hacer las siguientes observaciones.

B.- LA CONVENCION Y LA LEGISLACION VIGENTE

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, en su libro 3o. Título III, Capítulo II, contiene las disposiciones vigentes en materia de transporte mediante conocimiento, derogando las que se contenían en el arcaico Código de Comercio de 1889. Dichas disposiciones aunque en su parte medular siguen las mismas tesis de la Convención Internacional de que se trata, sin embargo contiene algunos puntos de discrepancia que conviene desde luego apuntar.

DISPOSICIONES GENERALES DE LA CONVENCION.- Al igual que todos los convenios internacionales la Convención de Bruselas contiene artículos que son comunes a este tipo de docu-

mentos internacionales, como las definiciones de los términos que se usan, ámbito de aplicación, condiciones para entrar en vigor, formalidades del protocolo de firma, etc., a los que no tienen objeto referirse, pues no afectaría en forma alguna la situación legal vigente, de aceptarse la ratificación de dicho convenio y en consecuencia pasaremos a referirnos exclusivamente y en forma comparativa a la parte medular de dicha -- Convención Internacional, con relación a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, en su parte conducente.

2.- RESPONSABILIDAD OBJETIVA.- Tanto la ley como el -- convenio de que se trata establecen aunque con diferente re-- dacción la responsabilidad objetiva del porteador respecto a los daños causados a la carga. En efecto, el Convenio Inter-- nacional en su artículo 3o. párrafo lo.¹⁶ establece la obliga-- ción del porteador de actuar con lo que la doctrina ha dado -- en denominar la "devida diligencia" respecto del estado de na-- vegabilidad del buque que realiza el transporte y el artículo 4o. en su párrafo lo. establece la responsabilidad del portea

NOTA (16) Artículo 3o. I.- El porteador, antes de comenzar el viaje, deberá cuidar diligentemente:

- a) De que el buque esté en estado de navegar.
- b) De armar, equipar y aprovisionar el buque convenientemente.
- c) De limpiar y poner en buen estado las bodegas, - cámaras frías y frigoríficas, y los demás lugares del buque, cuando se carguen las mercancías para su recepción, transporte y conservación.

dor por falta de la debida diligencia para poner al buque en buen estado de navegabilidad.

En lo que se refiere a este punto, la Ley en su artículo 158 atribuye al naviero (porteador) la responsabilidad de los daños causados a la carga por defectos de navegabilidad - que pudieran descubrirse con la diligencia ordinaria.¹⁷

Por otra parte ambos documentos Convenio y Ley indican: el Primero en su artículo 4o. párrafo lo.¹⁸ y la Segunda en - su artículo 158 que la carga de la prueba en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serfa a cargo del -

NOTA (17) Artículo 158.- El naviero responderá de los daños - causados a la carga por defectos de navegabilidad - de la nave, a menos que pruebe que éstos provienen de vicio oculto del navío, los que no se pudieron - descubrir con la diligencia ordinaria.

NOTA (18) Artículo 4o. I.- Ni el porteador ni el buque serán responsables de las pérdidas o daños que provengan o resulten de la falta de condiciones del buque para navegar, a menos que sea imputable a falta de la debida diligencia por parte del porteador para poner el buque en buen estado para navegar o para asegurar el buque el armamento, equipo o aprovisionamiento convenientes, o para limpiar o poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y frigoríficas, y todos los otros lugares del buque donde las mercancías se cargan de la manera que sean apropiadas a la recepción, transporte y conservación de las mercancías, todo conforme a las prescripciones del artículo 3o., párrafo primero. Siempre que resulte -- una pérdida o daño del mal estado del buque para navegar, las costas de la prueba, en lo que concierne a haber empleado la razonable diligencia, serán de cuenta del porteador o de cualquier otra persona a quien beneficie la exoneración prevista en el presente artículo.

porteador o de quien pretende beneficiarse con la misma, es - decir, que después de establecer la responsabilidad objetiva en lo que se refiere a los bienes transportados atribuye la - carga de la prueba para exonerarse de esa responsabilidad, -- por haber empleado la debida diligencia, al porteador.

De lo anterior se desprende que en esta parte tan esencial, en lo que se refiere al transporte de cosas mediante co nocimiento de embarque, no existe discrepancia esencial entre la Convención Internacional y la Ley vigente en México.

3.- CAUSAS DE EXONERACION.- El artículo 4o., párrafo 2o. de la Convención¹⁹ hace una enumeración de la letra (a) a

NOTA (19) Artículo 4o. II.- Ni el porteador ni el buque serán responsables por pérdida o daño que resulten o provengan:

- a) De actos, negligencias o falta del Capitán, Marino, Piloto o del personal destinado por el porteado r a la navegación o a la administración del buque.
- b) De incendio, a menos que haya sido ocasionado -- por hechos o fata del porteador.
- c) De peligros, daños o accidentes de mar o de otras aguas navegables.
- d) De fuerza mayor.
- e) De hechos de guerra.
- f) Del hecho de enemigos públicos.
- g) De detención o embargo por Soberanos, Autoridades o pueblos, de un embargo judicial.
- h) De restricción de cuarentena.
- i) De un acto omisión del cargador o propietario de las mercancías o de su agente o representante.
- j) De huelgas o lock-outs, o de paros o de trabas - impuestos total o parcialmente al trabajo por cualquier causa que sea.
- k) De motines o perturbaciones civiles.
- l) De salvamento o tentativas de salvamento de vidas o bienes en el mar.

la (q) las diferentes causas en que el porteador no será responsable por daños a la carga, de las cuales corresponde textualmente a los que señala el artículo 175 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo los siguientes²⁰; vicios ocultos - de las cosas (letra p) negligencia o faltas náuticas de la -- navegación (letra a), y a hechos e instrucciones del cargador, del consignatario o del titular del conocimiento (letra i). - Además el artículo 187 de la Ley²¹ que se refiere a las pérdi das o mermas naturales corresponde a la letra (m) del artículo y párrafo citado de la Convención. La Ley de Navegación y Comercio Marítimo agrega además el caso fortuito que práctica

m) De disminución en volumen o peso, o de cualquier otra o daño resultantes de vicio oculto. Naturaleza especial o vicio propio de la mercancía.

n) De embalajes insuficientes.

o) De insuficiencia o imperfección de las marcas.

p) De los vicios ocultos que escapan a una diligencia razonable.

q) De cualquier otra causa que no proceda de hecho o falta del porteador, o de hecho o falta de los -- agentes o encargados del porteador; pero las costas de la prueba incumbirán a la persona que reclame el beneficio de esta excepción, y a ella corresponderá demostrar que la pérdida o daño no han sido producidos por falta personal, hecho del porteador, ni por falta o hechos de los Agentes o encargados del porteador.

NOTA (20) Artículo 175.- El transportador será responsable de los daños o averías que sufran las mercancías y -- efectos, a menos que pruebe que se debieron a vicios ocultos de las cosas, a caso fortuito, a negligencia o faltas náuticas de la tripulación, o a hechos o instrucciones del cargador, del consignatario, o del titular del conocimiento.

NOTA (21) Artículo 187.- El porteador no responderá por pérdi da o mermas naturales.

mente incluye todas y cada una de las demás situaciones que -- en forma pormenorizada se describen y enumeran en el párrafo 2o. del artículo 4o. de la Convención.

Por lo que respecta a los casos de declaraciones fal-- sas por parte del cargador, coinciden el artículo 171 de la -- Ley²² así como el artículo 3o. párrafo 5o. de la Convención²³ en el sentido de imputar la correspondiente indemnización de daños y perjuicios a cargo del remitente. Sin embargo en este mismo caso, es decir, de la entrega de mercancías distin-- tas a las declaradas y que causan un flete superior, el artí-- culo 184 de la Ley²⁴ establece responsabilidad para el portea-- dor únicamente hasta el valor declarado, mientras que la Con-- vención en la parte final del párrafo 5o. del artículo 4o. --

NOTA (22) Artículo 171.- Los daños y perjuicios que resulten por omisión, inexactitud o falsedad en las manifestaciones, serán a cargo del remitente.

NOTA (23) Artículo 3o. V.- Se estimará que el cargador garantiza al porteador, en el momento de la carga, la -- exactitud de las marcas, del número de cantidad y -- del peso, en la forma en que él las consigna y el -- cargador indemnizará al porteador de todas las pér-- didas, daños y gastos que provengan o resulten de -- inexactitudes de dichos extremos. El derecho del -- porteador a esta indemnización no limitará en modo alguno su responsabilidad y sus obligaciones deriva-- das del contrato de transporte respecto de cualquier -- otra persona que no sea el cargador.

NOTA (24) Artículo 184.- Si el remitente hubiese entregado -- realmente mercancías distintas a las declaradas y -- que causen un flete superior, el porteador sólo res-- ponderá del valor declarado, pero tendrá derecho a -- cobrar el flete que corresponda a las entregadas.

concede una exoneración total para el porteador en semejante caso.²⁵

Por último el párrafo 6o. del artículo 4o. de la Convención²⁶ corresponde al artículo 185 de la Ley, establecien

NOTA (25) Artículo 4o. V.- Ni el porteador ni el buque responderán, en ningún caso de las pérdidas o daños causados a la mercancía o que afecten a estas por cantidad mayor de 100 libras esterlinas por bulto o unidad, o el equivalente de esta suma en otra moneda, a menos que el cargador haya declarado la naturaleza y el valor de estas mercancías antes de su embarque y que esta declaración se haya insertado en el conocimiento. Esta declaración, insertada en el conocimiento constituirá una presunción, salvo prueba en contrario; pero no obligará al porteador, que podrá impugnarla.

Por convenio entre el porteador, el Capitán o el -- Agente del porteador y el cargador, podrá fijarse -- una cantidad máxima diferente de la inscrita en este párrafo, con tal que este máximo convencional no sea inferior a la cifra anteriormente indicada. Ni el porteador ni el buque serán en caso alguno, -- responsables por la pérdida o daños causados a las mercancías o que les conciernan si en el conocimiento el cargador ha hecho, a sabiendas, una declaración falsa de su naturaleza o de su valor.

NOTA (26) Artículo 4o. VI.- Las mercancías de naturaleza inflamable, explosiva o peligrosa, cuyo embarque no -- habría consentido el porteador, el Capitán o el -- Agente el porteador, si conociesen su naturaleza o carácter, podrán, en todo momento, antes de su descarga, ser desembarcadas en cualquier lugar, destruidas o desformadas en inofensiva por el porteador sin indemnización, y el cargador de dichas mercancías será responsable de los daños y gastos producidos u ocasionados directa o indirectamente por su embarque. Si alguna de dichas mercancías, embarcadas con el conocimiento y con el conocimiento del porteador, llegasen a constituir un peligro para el buque o para el cargamento, podrá de la misma manera ser desembarcada, destruida o transformada en -- inofensiva por el porteador, sin responsabilidad para éste, sino se trata de averías gruesas en el caso en que proceda declararlas.

do la falta de responsabilidad del porteador en el caso de -- mercancías peligrosas cuya naturaleza no fue declarada por el porteador. 27

De lo anterior podemos concluir que por lo que se refiere a los casos de exoneración sólo encontraremos dos pequeñas diferencias que corresponden, la una a que nuestra -- Ley habla de casos fortuitos en general, en tanto que la Convención hace detallada enumeración de esta situación; la segunda se refiere al caso ya anotado de mercancías que causan un flete superior y que fueron declaradas falsamente, caso es te en que nuestra Ley establece responsabilidad para el porteador hasta el valor declarado y la Convención lo exime absolutamente de responsabilidad.

Es obvio después de lo expuesto, por lo que se refiere

NOTA (27) Artículo 185.- Se presumirá la falta de responsabilidad del porteador.

I.- Si las mercancías se transportaron sobre cubierta con la conformidad escrita del cargador, en caso de que tal forma de transportación no esté autorizada por los usos.

II.- En caso de transporte de mercancías peligrosas, explosivas, corrosivas o inflamables, si su naturaleza no fue declarada por el cargador.

En este caso, el porteador, al enterarse de su naturaleza, podrá descargar dichas mercancías y depositarlas a disposición del cargador en el lugar que el fletante estime conveniente.

III.- Si las cosas se transportaron bajo el cuidado de personas dependientes del cargador, no sea entre gada pasados los treinta días siguientes.

a los casos de exoneración que la ratificación de la Convención de que se trata, no implicaría en cambio substancial en nuestra legislación vigente, únicamente correcciones mínimas para poner de acuerdo la una con la otra.

d) CADUCIDAD Y PRESCRIPCIÓN.- Universalmente la doctrina ha aceptado que para que pueda existir acción alguna -- en contra del porteador, debe mediar una reclamación en un -- lapso inmediato de tiempo por parte del cargador o receptor -- de la mercancía en contra del porteador, ésto con objeto de -- dejar establecido en forma clara y precisa la existencia de -- una pérdida o un daño determinado. La Convención Internacional en su párrafo 6o. del artículo 3o. ²⁸ establece un plazo

NOTA (28) Artículo 3o. VI.- El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una -- presunción de que han sido entregadas por el porteador en la forma consignada en el conocimiento, a menos que antes o en el momento de retirar las mercancías y de ponerlas bajo la custodia de la persona -- que tenga derecho a su recepción, con arreglo al -- contrato de transporte, se dé aviso por escrito al porteador o a su Agente en el Puerto de descarga de las pérdidas o daños sufridos y de la naturaleza general de estas pérdidas o daños. Si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso deberá darse en -- los tres días siguientes a la entrega. Las reservas por escrito son inútiles si el estado de las mercancías ha sido comprobado contradictoriamente en el momento de la recepción. En todo caso, el porteador y el buque estarán exentos de toda responsabilidad por pérdidas o daños, a menos que se ejercite una acción dentro del año siguiente a la entrega de las mercancías o a la fecha en la que éstas hubieran debido ser entregadas. En caso de pérdida o daños ciertos o presentes, el porteador y el receptor de las mercancías se darán recíprocamente todas las facilidades razonables para la inspección de las mercancías y la comprobación -- del número de bultos.

máximo de 3 días para que el receptor de la mercancía notifique al porteador las pérdidas o daños. La Ley en su artículo 183 establece ese mismo plazo en 10 días.²⁹

Estimamos que dicha discrepancia de 3 a 10 días no debe subsistir y que debería prevalecer el de 3 días a que se refiere la Convención, tiempo que la práctica ha demostrado ser más que suficiente para notificar al porteador de cualquier pérdida o daño, sin embargo y aún suponiendo sin conceder que ese lapso fue demasiado corto y que realmente fueran necesarios los 10 días a que se refiere el artículo 183, es evidente que ello debe sacrificarse con el objeto de aceptar la práctica universal admitida en la Convención en la totalidad de los conocimientos se embarque que se usan en el mundo.

Por lo que se refiere a la prescripción, también existe discrepancia entre la Convención y la Ley, dado que la primera fija en su año, mientras que la segunda señala el término de seis meses. Consideramos que en la práctica no acarrearía ningún cambio substancial el prolongar el término de seis meses que

NOTA (29) Artículo 183.- Las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes a la entrega.

señala la Ley a el de un año que señala la Convención y sí -- traería la ventaja de unificarnos con la multitud de países -- firmantes de la citada Convención.

C.- SITUACION DE HECHO EN MEXICO

Es bien sabido que Transportación Marítima Mexicana, - S. A., así como su grupo de compañías filiales son práctica-- mente los únicos armadores mexicanos que existen, por lo que debemos referirnos única y exclusivamente al conocimiento de embarque de esas Compañías.

CLAUSULA PARAMOUNT.- La cláusula 2a. de los conoci-- mientos de embarque usados por Transportación Marítima Mexicana y demás Compañías filiales establece textualmente:

"...Este conocimiento de embarque negociable o no, es-- tará sujeto a las Reglas de La Haya contenidas en la Conven-- ción Internacional para la Unificación de ciertas reglas en - materia de conocimiento, fechado en Bruselas el 25 de Agosto de 1924."

Si como se desprende lo anterior nuestros propios arma-- dores están pactando en la práctica en forma unánime la apli-- cación de la Convención de referencia, es obvio y evidente la conveniencia de adecuar la Ley vigente a la práctica, máxime que se trata de una práctica unánime y universal, sin excep-- ción alguna.

V.- PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS

Una nueva convención, sobre privilegios e hipotecas marítimas fue firmada por 22 delegaciones sin ningún voto en -- contra y con 23 abstenciones, dicha convención que es el resultado de 4 años de trabajo del Comité Marítimo Internacional, reemplaza y abroga la convención sobre el mismo tema de 1926.

Consideramos como los puntos más sobresalientes las siguientes.

1o.- En dicha convención se intentó con bastante éxito llevar al mínimo los privilegios marítimos eliminando al -- efecto aquellas que no se justificaban, dado el adelanto actual de las comunicaciones; entre los cuales podemos citar -- los que nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo, artículo 116 Fracción VI, menciona y que también existen en la convención de Bruselas de 1926.

2o.- Se puso especial atención a que los sistemas de registro público cumpliera determinados requisitos de publicidad, que garanticen ampliamente a los supuestos acreedores -- por privilegios marítimos e hipotecas.

3o.- También se reglamentó en forma por demás adecuada derechos de retención en favor de los astilleros encarga--

dos de la construcción o reparación de los buques en el artículo 6o.

Por lo que respecta a los privilegios referentes a la aceptación por diferentes países, si bien es cierto que se -- perdieron las ratificaciones de Estados Unidos y Francia, tam-- bién es cierto que se ganó la aceptación de Gran Bretaña, los Países Bajos y los Estados Escandinavos, todo ello con refe-- rencia a las ratificaciones que había tenido la anterior con-- vención de 1926, lo cual sin duda alguna constituye un avance considerable.

Consideramos también digno de mencionar, explicar el -- por qué de las abstenciones de Estados Unidos y Francia que -- antes de la décima segunda conferencia diplomática habían fir-- mado y ratificado sin excepción, todas las convenciones inter-- nacionales derivadas del Comité Marítimo Internacional.

Por lo que respecta a Estados Unidos, es bien sabido -- de todos nosotros lo poderosas que son las organizaciones de importadores y exportadores y la influencia que tienen dentro de su país. Fundados en esas fuerzas los citados importado-- res y exportadores durante la Conferencia de Nueva York, del Comité Marítimo Internacional de 1965, solicitaron y en diver-- sas formas intentaron que el texto del artículo 4o. párrafo -- 4o. incluyera no sólo los créditos derivados de delitos o cua

sidelitos sino también los que se fundaron en contratos. Obviamente dicha reforma fué rechazada por las asociaciones de Derecho Marítimo, que estaban representadas en Nueva York; en tales condiciones las Asociaciones Norteamericanas de Derecho Marítimo no ratificaron esta Convención, lo que sucedió en -- Bruselas en mayo de 1967.

Francia que ha estado renovando en los últimos 3 años toda su legislación marítima, rechazó la convención en virtud de -- que en su reforma interna sostiene el criterio de que debe -- obligarse al deudor hipotecario de un buque a adquirir un seguro específico para la cobertura de los privilegios maríti-- mos que prevalecen sobre el crédito hipotecario. Al igual -- que en el caso de Estados Unidos, después de enconadas bata-- llas efectuadas en la conferencia de Nueva York de 1965, en -- el seno del Comité Marítimo Internacional, se rechazó este -- criterio que en múltiples formas trató de introducir Francia.

En ambos casos el resultado práctico fué la exclusión de esos países en el ámbito de vigencia de esta Convención.

Por lo tanto, el proyecto que presentó el Comité Marítimo Internacional, sufrió muy pocas modificaciones.

VI.- INMUNIDAD DE LOS BUQUES DE ESTADO

En esta Convención como en casi todas, desde luego no

es parte México pero en ésta sí existe una razón lógica y fundamental para que México esté fuera de la misma.

La base de que nuestro país no forme parte de esta Convención para la Inmunidad de los Buques de Estado, es que se consideran buques inmunes, los buques que sean propiedad de un Estado pero que estén afectos exclusivamente a determinado tipo de servicios, que son los que señala el Artículo 3 de la Convención, es decir, a un servicio gubernamental, no comercial.

La postura que México ha sustentado siempre en este aspecto es que la inmunidad debe de extenderse a los buques de estado independientemente de la función que se realice, es decir, que México sostiene que un buque con bandera Mexicana -- propiedad del gobierno mexicano se debe hacer caso omiso a -- cuál es su función, ya sea que esté dedicado a una función comercial o a una función de servicio público.

Los gobiernos firmantes de esta Convención sostuvieron el criterio de que las inmunidades eran exclusivamente para el gobierno actuando como gobierno, es decir, actuando como una entidad de servicio público, actuando para la comunidad en sus funciones, dentro de la esfera administrativa de Gobierno.

Se considera que un Gobierno no está actuando como go-

bierno sino como un particular que por mera coincidencia en estos momentos es gobierno, cuando se está dedicando al comercio que es una actividad de los particulares regulado por el derecho privado, por esa razón, se excluyó en el artículo 3 de esta Convención a los buques de estado dedicados y afectos a un servicio comercial, porque de no hacerlo así se estaría colocando en una situación privilegiada a los buques propiedad del Estado en materia comercial, en relación con los buques comerciales propiedad de particulares, siendo que realizan la misma función debieran estar sujetos a las mismas reglas, ese fue el criterio que privó para firmar este convenio.

México nunca lo ha reconocido y siempre ha estimado esa extensión al aspecto comercial. En éste como en todos los demás casos no ha prestado mucha atención y no ha realizado ningún examen profundo para saber si debe continuar con su postura o si debe rectificarla, es decir, que no es la falta de concordancia en los principios, sino la total apatía de nuestras autoridades con relación a todas las funciones internacionales de los diversos organismos en materia de Derecho Marítimo.

Lo que la Convención quiere excluir de la actividad normal de la gubernamental es la siguiente: Ejem. Un buque que causa daños se le sigue su procedimiento mercantil, común y corriente, se le embarga, se le arraiga y se llega así al -

remate, es decir, se realizan con él una serie de operaciones propias y típicas y características del Derecho Mercantil del Derecho Privado; cuando un buque está fletado a un servicio - público como es los buques de guerra, como en los yates de un estado, los buques de vigilancia en general, los buques hospitales, los que se dedican a una actividad propia del Estado - no deben de estar sujetos a ese tipo de reglas en virtud de - que todas esas reglas están fincadas y construidas como parte de un engranaje comercial; si no se está realizando el comercio es absurdo y además no encuadran esas actividades dentro de los demás casos por ejemplo en las actividades normales comerciales se establece un límite de responsabilidad para el - que transporta una mercancía y cobra un flete por transportar la, desde el momento que no está cobrando un flete y no están obteniendo un lucro, es muy gravoso para un buque aceptar la misma responsabilidad de quien sí obtiene un lucro y precisamente está lucrando con su actividad.

Por otra parte, otro punto delicado es que todos los - buques que se dedican a las actividades del estado están íntimamente ligados con los conceptos de soberanía de Estado.³⁰

NOTA (30) Ley de Navegación y Comercio Marítimo 1963.

...Artículo 2o.- Los buques mexicanos en alta mar - serán considerados territorio mexicano.

...Artículo 3o.- Cuando los buques nacionales se encuentren en aguas extranjeras, los actos jurídicos relacionados con ellos se someterán a las leyes me-

La postura de México fué solicitar una mayor cantidad de inmunidades, es decir las que se lograron plasmar en una Convención son el mínimo que son universalmente reconocidas, si dejáramos a un lado esas inmunidades sería prácticamente - colocar al Estado en una situación semejante a la de un particular, para realizar funciones de orden público, lo cual sería un absurdo total y absoluto, es decir para estas funciones no hay duda y los países que se han abstenido de ingresar de ser partes en esta Convención han sido países que como - - México, estiman que las inmunidades deben trascender fronteras, en cambio los países que forman parte de esta Convención han reconocido éstas como un mínimo de inmunidades muy especialmente por las dos situaciones que se han explicado, o sea la situación de soberanía y la situación de división y distinción que hay entre las actividades propias del Derecho Privado y propias del Derecho Público.

Distingamos operaciones comerciales y operaciones no - comerciales; ejemplo los rieles para el servicio del Metro, - que México le compró a Francia y que Francia le transportó a México, esa es una operación comercial normal que por mera --

xicanas en lo que sea compatible con la aplicación que de su legislación haga el Estado extranjero correspondiente. Recíprocamente, los buques extranjeros que se encuentren en aguas territoriales o interiores nacionales, se considerarán sometidos a las leyes del Estado extranjero en lo que sea compatible con la aplicación de las leyes mexicanas.

coincidencia fué realizada por el Gobierno. Ahora bien si no se tratara de una operación comercial, sino de una ayuda recibida sobre el mismo equipo, equipo para el Metro una ayuda -- que nos diera un gobierno extranjero, a título gratuito en -- donde no tuviera ni existiera las características de una operación comercial, entonces ese barco estaría afecto a un servicio público y no a una operación mercantil, por lo tanto de acuerdo con la convención sería inmune, de acuerdo con la postura que México ha querido sustentar pero que día a día pierde adeptos en ambos casos debe existir la inmunidad.

Es decir, el criterio de México consiste en que cualquier barco propiedad del Gobierno de México, no importa la actividad que desempeñe debe gozar de inmunidad.

VII.- COMPETENCIA CIVIL EN MATERIA DE ABORDAJE

La disparidad por la que se ha conducido la doctrina -- sobre la competencia civil en materia de abordaje ha traído -- como consecuencia infinidad de problemas a resolver.

A fines del siglo pasado y principios de este se celebraron convenciones internacionales para reglamentar y determinar la responsabilidad nacida de estos accidentes. Así la discrepancia se ha encaminado hacia dos problemas fundamentales; la competencia jurisdiccional y la ley aplicable en las responsabilidades.

Los diferentes países con grandes flotas mercantes, -- trataron de que su legislación positiva fuera aplicable en -- los conflictos que nacieron como consecuencia de estos acci-- dentes, ejemplo, "en el caso del daño parcial, la limitación de responsabilidad en el derecho inglés, basta generalmente -- para la reparación del daño causado; en el derecho alemán el armador sólo responde hasta la concurrencia del buque o de su valor y si el buque se pierde en el mismo viaje, su responsabilidad desaparece totalmente".³¹

No fué sino hasta la convención de 1910, celebrada en Bruselas, donde se tomaron acuerdos para la unificación de -- ciertas reglas en materia de abordaje, siendo aplicable ésta Convención a los buques de carga y de pasajeros, independientemente de su nacionalidad; concretándose a reglamentar sobre los aspectos de la responsabilidad, las pruebas, etc., dejando al arbitrio el procedimiento para hacer efectiva esa responsabilidad.

Diversos criterios se han seguido para tratar de resolver estos problemas; por un lado la costumbre internacional -- no da solución para resolverlos; Francia por su parte sostiene el principio de la Ley Fori (aplicar la ley del juez que --

NOTA (31) Frac. Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo III cap. XIV Editorial Bosch, Barcelona 1956.

elija el reclamante). En este caso vemos claramente que la situación del responsable queda a la deriva, toda vez que su postura como demandado es incierta. Otro criterio, es que la ley aplicable, sea la del lugar en que sucedió el accidente; la del pabellón del buque abordado, o, la del abordador, teniendo más éxito la del último.

"No puede por tanto en el estado actual de las discrepancias de la legislación y de la jurisprudencia internacional establecer unas normas uniformes para tratar la competencia jurisdiccional en los casos de abordaje en Alta Mar entre buques de distinto pabellón".³² El criterio que imperó en la convención de 1910 sobre el abordaje consistió, que cuando -- los buques sean de diferente nacionalidad debe aplicarse esta Convención.

En cuanto a la convención en sí, celebrada en 1952, debemos de hacer notar que la sola lectura de su artículo lo., nos indica claramente tres bases sobre las que se rige la Com

NOTA (32) Frac. Fariña, Derecho Comercial Marítimo, Tomo II, Cap. XIV. Editorial Bosch, Barcelona 1956.
"En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de daños causados a los buques, a las cosas o a las -- personas que se encuentren a bordo, se regularán -- conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar".

petencia Civil en Materia de Abordaje; el primer párrafo se refiere al tribunal competente que debe conocer de la acción del abordaje y que en este caso será el de la residencia habitual del demandado, contrastando lo anterior con la tesis sostenida por Francia que defiende la Ley Fori la que se refiere que la ley aplicable será la del juez que alija el reclamante.

Debemos de mencionar también que la convención en su párrafo 2o., sostiene que la acción del abordaje puede ser en tablada ante el tribunal del lugar en que se haya practicado un embargo del buque demandado o de otro buque que pertenezca al mismo demandado, trayendo en consecuencia diversos problemas, como por ejemplo, si un abordaje se realiza dentro de las aguas territoriales de un estado, el procedimiento de éste de acuerdo con este párrafo 2o., se seguirá en un país ajeno al del abordaje; por lo tanto este párrafo carece totalmente de practicidad en la solución de estas infracciones, ya que no solamente no se va a seguir la acción del abordaje en el país del demandado sino que tampoco se puede seguir en la del demandante.

El tercer medio por lo que la acción del abordaje puede entablarse de acuerdo con la convención es que el abordaje ocurra dentro de las aguas territoriales de un estado, siendo este estado el competente para conocer de esta acción; por --

tal motivo creemos que sea más práctica esta tesis sostenida por la convención en virtud de que pueden subsanarse en forma más efectiva este procedimiento.

Otra tesis que sostiene esta convención es la que se menciona en su artículo 2o., consistente en dejar en libertad a las partes afectadas para deducir su acción ante la jurisdicción que elijan. También podemos observar en su artículo 5o., la amplia libertad por la que se rigen los buques de guerra o buques de estado sujetos a un servicio público en cuanto se refiere al abordaje, sujetándose por lo consiguiente -- que la acción derivada del abordaje entre estos navíos se regirá de acuerdo y con fundamento en las leyes vigentes de cada estado, quedando al efecto esta convención en segundo término.

Por lo que corresponde a nuestro país, es de vital importancia que México se adhiera a esta Convención en virtud de que si bien es cierto que es ley vigente la Convención de 1910 sobre el abordaje, también es cierto que esta convención reglamenta una sola parte de esta materia, quedando por lo -- consiguiente incompleta y al margen del procedimiento para -- exigir el cumplimiento de las acciones derivadas de un aborda je, lo cual sí está reglamentado en la convención sobre la -- competencia civil en materia de abordaje de 1952.

No comprendemos el porqué de nuestra ley vigente de Na

vegación y Comercio Marítimo de 1963, en su artículo 87 habla de regular el abordaje "conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las leyes y reglamentos, sin que deba tomarse en cuenta las aguas en el que el abordaje haya tenido lugar"; nos demuestra este precepto legal, que México sujeta esta materia a la regulación de normas internacionales, siendo que nuestro país no se ha preocupado por ratificar la Convención sobre la Competencia Civil en Materia de Abordaje de 1952.

VIII.- COMPETENCIA PENAL EN MATERIA DE ABORDAJE

Es menester resaltar la importancia que tiene la competencia Penal en Materia de Abordaje, ya que la totalidad de las legislaciones, de los países que cuentan con flotas considerables están en amplia contradicción.

Las diversas conferencias internacionales que han tratado sobre esta materia desde la conferencia que celebró el Comité Marítimo Internacional en 1947 (para solucionar el conflicto suscitado entre los buques Lotus y Boz Kourt) se siguió el principio de atribuir a los Estados (que sean parte) facultades y competencias para resolver estos problemas. En amplia contradicción con esta tesis nace el criterio que sostiene las infracciones que surgen como consecuencia de un abordaje, la ley competente no será la del lugar de la infracción sino de donde los efectos se producen.

Inglaterra, sostiene (país que siempre ha contado con flotas mercantes) que en la totalidad de los abordajes siempre va implícitamente adherida una sanción penal, fundándose en que las maniobras realizadas son en su mayoría deficientes, imponiendo a estos errores la sanción penal correspondiente.

Por las discrepancias de opiniones que han tenido los países en cuanto a solucionar esos problemas, surge la tesis sostenida por Francia e Inglaterra, que da competencia a la ley del pabellón que enarbolan los buques en el momento que se produzca el abordaje o accidente.

El Comité Marítimo Internacional en 1952, celebró su Convención sobre Competencia Penal en Materia de Abordaje, en la cual concede amplias facultades a las autoridades judiciales o administrativas del estado cuyo pabellón enarbolan los buques en el momento del abordaje, estando en concordancia -- con el criterio sostenido por Francia e Inglaterra; también es importante resaltar que esta convención menciona en su artículo 5o., que los conflictos pueden ser del conocimiento -- siempre y cuando estén de acuerdo las partes- el Tribunal Internacional de Justicia.

Por lo consiguiente, y dado que estos accidentes entre navios surgen en su mayoría en aguas internacionales, observamos claramente que esta convención se adapta más a la reali--

dad y a la práctica para la solución de estos problemas, ya - que las partes afectadas actúan con amplia libertad, obteniendo como resultados que estos procedimientos se realicen en -- forma más efectiva por el interés que pueda representar a las partes.

Podemos concluir que México se encuentra al margen en cuanto que su legislación se limita a lo que establece el artículo 87 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

"En caso de abordaje ocurrido entre buques de navegación marítima y entre éstos y embarcaciones de navegación interior, las indemnizaciones por razón de da ños causados a los buques, a las cosas o a las personas que se encuentren a bordo, se regularán conforme a las normas internacionales y a lo dispuesto por las le yes y reglamentos, sin que deban tomarse en cuenta las aguas en que el abordaje haya tenido lugar".

Siendo incompleta la reglamentación del Abordaje (rela tivo a la Competencia Civil y Penal) es necesario que nuestro país se adhiera a esta convención.

IX.- EMBARGO PREVENTIVO DE BUQUES DE NAVEGACION MARITIMA

Esta materia es tratada en la Convención celebrada en

Bruselas el 10 de mayo de 1952 y como las anteriores México no ha tenido participación.

Los casos que México ha tenido sobre embargos de buques nacionales por créditos al mismo país, son ajenos a la reglamentación de esta Convención. ¿Los artículos de la legislación positiva son compatibles o no con este convenio?, ¿en qué medidas debería México de adoptarlo o de abstenerse de adoptarlo o por último de adoptarlo con reservas?

Desde luego el artículo 10., del convenio,³³ contiene

-
- NOTA (33) Artículo 1º I). - "Crédito Marítimo" significa alegación de un derecho o de un crédito que tenga una de las causas siguientes:
- a) Daños causados por un buque, ya sea por abordaje, ya de otro modo;
 - b) Pérdidas de vidas humanas o daños corporales causados por un buque o proveniente de la exploración de un buque;
 - c) Asistencia y salvamento;
 - d) Contratos relativos a la utilización o al arriendo de un buque mediante póliza de fletamiento o de otro modo;
 - e) Contratos relativos al transporte de mercancías por un buque en virtud de una póliza de fletamento, de un conocimiento o de otra forma;
 - f) Pérdidas o daños causados a las mercancías y a los equipajes transportados por un buque;
 - g) Avería común.
 - h) Préstamos a la gruesa;
 - i) Remolque;
 - j) Pilotaje;
 - k) Suministros de productos o de material hechos a un buque para su explotación o su conservación, cualquiera que sea el lugar de los mismos;
 - l) Construcción, reparaciones, equipo de un buque o gastos de dique;
 - m) Salarios del Capitán, Oficialidad o tripulación;

la explicación de cuáles créditos marítimos invocarse para -- los casos de embargos preventivos de buques. Es más amplio -- que nuestro artículo 116 en relación con el 130,³⁴ es decir,

-
- n) Desembolsos del capitán los efectuados por los - cargadores, los fletadores o los agentes por - - cuenta del buque o de su propietario;
 - o) La propiedad impugnada de un buque;
 - p) La copropiedad impugnada de un buque o su pose-- sión, o su explotación de un buque en condominio;
 - q) Cualquier hipoteca naval y cualquier mortgage.
 - 2) "Embargo" significa la inmovilización de un buque con la autorización de la Autoridad Judicial -- competente para garantía de un crédito marítimo, pero no comprende el embargo de un buque para la ejecución de un título.
 - 3) "Persona" comprende cualquier persona física o - jurídica, sociedad de personas o de capitales, así como los Estados, las Administraciones y Organismos públicos.
 - 4) "Demandante" significa una persona que invoque a su favor la existencia de un crédito marítimo.

- NOTA (34) Artículo 116.- Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en el orden siguiente:
- I.- Los créditos derivados de relaciones labora-- les.
 - II.- Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.
 - III.- Los gastos de asistencia y salvamento.
 - IV.- La cuota que le corresponda en las averías -- gruesas o comunes.
 - V.- Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje u otros accidentes marítimos.
 - VI.- Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para continuación -- del viaje.
 - VII.- Las hipotecas y prendas debidamente registra-- das.
 - VIII.- Las primas del Seguro.
- Artículo 130.- La orden de embargo contra un naviero o su empresa por créditos que no im-- pliquen privilegio marítimo, se ejecutará me-- diante el nombramiento de un interventor que se hará cargo de la caja. El interventor cu--

nuestra Ley se refiere a los créditos que implica privilegio marítimo que están señalados en 8 párrafos del artículo 116; éstos con excepción de la fracción 8 que no está incluida, -- los demás se encuentran incluidos en la definición de crédito marítimo que da la convención que comentamos, pero esta convención va más allá todavía de las anteriores 7 fracciones, -- conteniendo situaciones que en algún caso están fuera de uso, como el préstamo a la gruesa que no sólo ha desaparecido de la legislación mexicana, sino que también ha desaparecido de la mayoría de las legislaciones del mundo; por otro lado autoriza esos embargos en los casos de propiedad o copropiedad impugnada en un buque, situación que no prevee nuestra ley.

La primer pregunta que debemos plantearnos en esta situación es, si esas diferencias son de tal naturaleza importantes que impidan llegar a una total adecuación de nuestra legislación con la convención; considero que no son lo suficientemente trascendentales para evitar una conciliación entre ambas legislaciones.

Nuestra ley podría por ejemplo, adoptar esta convención con reservas, de tal forma que el concepto de crédito ma

brará los gastos ordinarios de la empresa y - conservará los remanente a disposición de la autoridad que hubiese ordenado el embargo.

rítimo a que se refiere el párrafo primero de esa convención fuera un poco más restringido y se refiera a situaciones más adecuadas a la realidad marítima en la actualidad, por ejemplo; supresión del párrafo H de préstamos a la gruesa, por ejemplo supresión de créditos derivados de gastos de mantenimiento del buque que aunque todavía los conservamos en el artículo 116 fracción 6a. y los conserva la convención en varios párrafos como el N.L., y K., ni la fracción 6a. de nuestro artículo 116, ni estos párrafos de la convención corresponden a la realidad.

Podría también dejarse esta situación no correspondiente a la realidad, pero que implicaría una reforma en nuestra ley y referirse nada más a los párrafos que no corresponden al 116 como el párrafo H, el párrafo O, el párrafo P y a establecer las reservas relativas a la definición de Crédito Marítimo de tal forma que la ratificación nuestra, pudiera entrar en vigor con esas reservas.

Ahora en el resto de la convención se establecen situaciones que no vulneran la soberanía de los estados que son -- más bien cláusulas secundarias, sólo establecen situaciones normales que prevalecen ya en las diferentes legislaciones como ejemplo, que la autoridad judicial debe decretar el embargo, que el procedimiento debe adecuarse a la Ley del lugar; en fin, toda serie de disposiciones son perfectamente --

congruentes con nuestra ley, con la única salvedad de que el artículo 3 de la convención³⁵ en su párrafo lo. autoriza el -

-
- NOTA (35) Artículo 3o. 1) Sin perjuicio de las disposiciones del párrafo 4) y del artículo 10, todo Demandante - podrá embargar, ya el buque al que el crédito se re-
fiera, ya cualquier otro buque que pertenezca a la
persona que en el momento en que nació el crédito -
marítimo era propietaria del buque al que dicho cré-
dito se refiera, aunque el buque embargado esté dis-
puesto para hacerse a la mar; pero ningún buque po-
drá ser embargado por un crédito previsto en los --
apartados o) p) o q) del artículo primero, a excep-
ción del buque mismo al que la reclamación concier-
na.
- 2) Se reputará que los buques tienen el mismo pro-
pietario cuando todas las partes de la propiedad --
pertenezcan a una misma persona o a las mismas per-
sonas.
- 3) Un buque no podrá ser embargado y no se prestará
caución o garantía, más de una vez en la jurisdic-
ción de uno o varios de los Estados contratantes, -
con respecto al mismo crédito alegado por el mismo
Demandante; y si un buque es embargado dentro de --
una de las dichas jurisdicciones y se ha prestado -
una caución o garantía, ya para obtener el levanta-
miento del embargo, ya para evitarlo, cualquier em-
bargo ulterior de dicho buque o de cualquier otro -
buque que pertenezca al mismo propietario, por el -
Demandante y con respecto al mismo crédito marítimo
será levantado y el buque será liberado por el Tri-
bunal o cualquier otra jurisdicción competente de -
dicho Estado, a no ser que el Demandante pruebe, a
la entera satisfacción del Tribunal o de cualquier
otra Autoridad Judicial competente, que la garantía
o caución ha sido definitivamente liberada antes de
que se hubiese practicado el embargo subsiguiente o
que no haya razón válida para mantenerlo.
- 4) En el caso de fletamento de un buque con cesión
de la gestión neútica, cuando el fletador él solo -
responda de un crédito marítimo relativo a dicho bu-
que, podrá el Demandante embargar dicho buque o -
cualquier otro que pertenezca al fletador, con suje-
ción a las disposiciones del presente Convenio, pe-
ro no podrá ser embargado en virtud de tal crédito
marítimo ningún otro buque perteneciente al propie-
tario.

embargo de buques aunque el buque embargado esté dispuesto para hacerse a la mar. Nuestro artículo 55 de la ley de navegación³⁶ prohíbe el embargo de buques despachados con salvedades que no corresponden a los casos que plantea la convención, es decir, que este artículo 55 sí está en franca contradicción con el artículo 3o. y consideramos que éste debería de ser motivo de otro protocolo adicional de reserva por parte de México, dado que en este caso particular en nuestro concepto es más correcta la situación que plantea el artículo 55 de nuestra ley y no la convención, y fundo esta opinión en la inestabilidad que prevalece para un buque que una vez despachado todavía puede ser sujeto de una acción judicial, es decir el buque aunque esté despachado no tiene la certeza de que va a poder hacerse a la mar, de acuerdo con la disposición de la convención; en cambio de acuerdo con nuestra legislación al buque que se le entrega su despacho, por ese sólo hecho tiene ya la certeza de que no va a poder ser detenido -

El aparato que procede se aplicará igualmente a todos los gastos en que una persona distinta del propietario haya de responder de un crédito marítimo.

NOTA (36) Artículo 55.- Los buques despachados no podrán ser objeto de arraigo, embargo o cualesquiera otras providencias que tiendan a evitar su salida del puerto. Sólo podrán suspenderse los efectos del despacho a solicitud de autoridad competente por el tiempo indispensable, para aprehender a algún delincuente, rescatar efectos robados o embarcados indebidamente, así como para desembarcar personas que no deban ir en el viaje.

por ningún motivo, mas que los que el mismo artículo 55 señala y que son de una relevancia tal que por sí solos se justifican, es decir da mayor estabilidad a la navegación de los buques y a la situación jurídica de los mismos.

Salvo lo anterior los demás artículos consideramos están en congruencia con nuestra legislación. Debemos señalar también la existencia de una contradicción de nuestros artículos 130 y 131 de la propia ley, por ejemplo, el primero dice "la orden de embargo por créditos que no impliquen privilegio marítimo, se ejecutará mediante el nombramiento de un interventor que se hará cargo de la caja"; el segundo de ellos, señala "en ningún caso serán detenidos los buques embargados -- por créditos personas del naviero, no provenientes de la navegación" (se refiere a buques y no a negociaciones). Estos artículos no prevén la situación en que quedaría el siguiente caso; un buque que es embargado por créditos provenientes de la navegación que no implican un privilegio marítimo, es decir no un buque que es embargado, sino una solicitud para el embargo de un buque por créditos provenientes de la navegación que no implican un privilegio marítimo, ¿cuál sería la situación jurídica de esta solicitud de embargo?, por un lado los créditos que no implican privilegios marítimos de acuerdo con el artículo 130, parece ser que no pueden ejecutarse más que mediante un interventor con cargo a la caja, es claro el

artículo, sin embargo si interpretamos el 131 a contrario sensu, es decir créditos provenientes de la navegación al parecer sí podría despacharse el embargo de un buque. En realidad ningún caso es de los que señala el 116 de la Ley de Navegación. Para adecuarse a la situación que prevée la convención internacional de mayor restricción respecto a la definición de crédito marítimo (donde consideramos que nuestra legislación es mucho más equitativa y más llena de técnica jurídica que la dada por la convención respecto al artículo tercero de la convención y de la Ley ya mencionada), debería reformarse de tal forma que quedaran adecuados al resto de las disposiciones contenidas en esta convención.

También debemos tener en consideración, respecto a la definición de crédito marítimo que reproduce la convención en su artículo primero párrafo I que resalta su situación obsoleta comparándola con la Convención de Privilegios e Hipotecas firmada en Bruselas en 1967, en donde el concepto de créditos marítimos o también llamados créditos que constituyen un privilegio marítimo, es restringido, es decir, que en un lapso de quince años transcurridos entre la firma de la convención sobre Embargos Preventivos y la firma de la convención sobre Privilegios e Hipotecas Marítimas, el concepto de crédito marítimo o crédito privilegiado ha variado, en el sentido de -- restringirse.

Esta situación refuerza el comentario que hicimos con anterioridad en este aspecto de que nuestra legislación es mucho más acertada en el sentido de que es más restringido su concepto de privilegio marítimo, pero aún nuestra legislación es demasiado amplia en comparación con la convención de Bruselas de 1967 sobre Privilegios e Hipotecas y nosotros creemos por tanto que la mejor definición, la más acertada y la más adecuada respecto de qué créditos deben de considerarse para los efectos de embargo preventivo, se tomaran, nada más los que se mencionan en la convención del 67 sobre privilegios e hipotecas, es decir, restringir esta definición que contiene el artículo primero párrafo I.

X.- PASAJEROS CLANDESTINOS

Debemos recordar que la reglamentación de los Pasajeros Clandestinos fue propiciada e iniciada y llevada a efecto por los países principalmente de Europa, en donde el Tráfico Internacional de pasajeros es intenso sobre todo en las zonas como Francia, Inglaterra, Holanda, Bélgica, en las zonas del Mar Báltico del Norte y en la zona del Mediterráneo: Prácticamente la totalidad del pasaje que se mueve corresponde a -- transporte internacional de pasajeros, en tales condiciones, esta situación provocó que todos esos países ante la imposibilidad de uniformar sus reglas, en forma particular en cada lu

gar, se vieran precisados a auspiciar la convención a través del Comité Marítimo Internacional sobre pasajeros clandestinos, con objeto de regular y legislar en forma uniforme todo el intenso tráfico que existe en estas zonas.

Nuestro país al marginarse obedece a dos razones, una que está situado fuera de las zonas del tráfico intenso de pasajeros internacionales y otra el hecho de no tener Marina dedicada al transporte Internacional de pasajeros.

Este tipo de transporte es menor por el incremento de la Navegación aérea, es decir, la situación de las zonas intensas de tráfico a que nos referimos con anterioridad hace que sea muy frecuente el transporte de pasajeros clandestinos que aprovechan el constante tráfico, el gran tamaño de los buques para intentar movilizarse de un lado a otro sin el consiguiente pago de pasaje; todas estas situaciones son absolutamente ajenas a México, por ello nuestro país no tuvo mayor interés en haber participado en el estudio de esta materia, cosa que no lo hizo ni en la convención misma.

Para el futuro, en tanto no existan grandes trasatlánticos en nuestro país, del tipo de la French Line, Italian Line, etc., no es conveniente adherirse a esta convención.

Sin embargo el transcurso del tiempo dará a México seguramente una flota de este tipo y en esas condiciones al ir

avanzando la realidad mexicana en materia de transporte de pa
sajeros, se irá haciendo más necesario que México se aproxi--
me, estudie y piense la conveniencia de adoptar esta conven--
ción sobre pasajeros clandestinos.

En cuanto al fondo, los artículos de esta convención -
estudiados frente a los artículos de nuestra Ley de Migración
y sus reglamentos, nos encontramos que no hay diferencia subs
tancial entre ambos, es decir que a México no le sería difí--
cil ni le implicaría grandes modificaciones legislativas adop
tar la convención sobre pasajeros clandestinos, prácticamente
podemos considerar que se encuentra totalmente adecuada con -
salvedades de firma y pequeños detalles de ninguna importan--
cia a las Leyes Migratorias Mexicanas.

En esas condiciones, podríamos llegar a la conclusión
de que la adopción de esta Convención sería indispensable pa-
ra México en el momento de que existiera una Marina Mercante
Mexicana que se dedicara al transporte internacional de pasa-
jeros, y que ésta podría hacerse con la sola adhesión y ratifi
cación de esta convención sin mayores problemas y sin necesi-
dad de una adecuación muy conveniente respecto a las Leyes Mi
gratorias Mexicanas, que como ya lo dijimos, están práctica--
mente acordes y concordes con pequeñas salvedades sin trascen
dencia, no substanciales con la convención que tratamos y que
comentamos.

XI.- TRANSPORTE DE LOS EQUIPAJES DE
PASAJEROS POR MAR

Aunque para México es sin duda el punto de la orden -- del día de menor importancia, dado que nuestro movimiento internacional de pasajeros por mar en buques de Bandera Nacional es casi nulo, esta Conferencia presenta aspectos doctrinarios por una parte y técnicos de derecho por la otra, que deben ser seguidos muy de cerca por quienes se interesan en el derecho marítimo.

Sin embargo antes de seguir adelante debemos recordar un poco los antecedentes y trabajos preparatorios del Comité Marítimo Internacional al respecto.

Al firmarse en Bruselas la Convención para el Transporte de Pasajeros por Mar en 1961, no se incluyeron disposiciones sobre el Transporte de los Equipajes y en consecuencia -- desde esa fecha en adelante el Comité Marítimo Internacional tomó a su cargo la elaboración de la Convención respectiva.

Cuando en la Conferencia de Atenas del Comité Marítimo Internacional, en el año de 1962, se trató por primera vez el punto, se presentó por parte de los países Anglo-sajones una defensa tenaz de la libertad contractual y una firme oposición a la firma de una Convención, situación, que es fácil explicarse por una parte debido a las grandes flotas de trasatlán-

ticos de pasajeros que tienen esos países, pero difícil de -- comprender por lo que se refiere a países como los Estados -- Unidos cuyos ciudadanos es por todos sabido que son las personas que más viajan en el mundo y quienes resultarían más beneficiados por una Convención Internacional que protegería sus derechos.

En Estocolmo en 1963, durante la Vigésima Sexta Conferencia del Comité Marítimo Internacional se continuó observando la misma postura de parte de estos países y sin embargo de todas formas el Comité llegó a elaborar su proyecto de Convención Internacional, que por conducto del Gobierno Belga presentó a los países asistentes a la Décima Segunda Sesión de - Conferencia Diplomática de derecho marítimo de 1967.

El examen y discusión de este proyecto fue seguido únicamente por una parte de los países asistentes a la citada -- Conferencia, en razón a que como en el caso de México este -- sistema carece de importancia para países cuya flota mercante para el transporte de pasajeros no alcanza un volumen considerable.

El punto principal que se observó en el estudio y discusión del proyecto del Comité fue una tendencia dominante a la protección de los equipajes transportados y una cierta debilidad en la posición de las compañías transportistas.

Otro de los puntos sobresalientes en el estudio del -- proyecto del Comité Marítimo Internacional fueron los ataques de los países que no son parte en la Convención sobre el transporte de pasajeros de 1961, y todo ello derivado de la estrecha relación que tienen tanto el proyecto que se discutía sobre el Transporte de Equipajes como la mencionada Convención de 1961

El resultado por lo que respecta a este punto de la orden del día fue la firma de una Convención para el transporte de los equipajes de los pasajeros por mar que tuvo veintidós votos a favor, cinco abstenciones y ningún voto en contra.

Como la mejor forma de apreciar tanto el trabajo del - Comité Marítimo Internacional, como la actividad de la Décima Segunda Sesión de la Conferencia Diplomática de Derecho Marítimo de Bruselas es tener a la vista el Proyecto de Conven- cción presentado por el Comité Marítimo Internacional y el texto definitivo que se firmó, y en consecuencia se transcribe - ambos que por sí solos se explican, anexándose en el tercer - capítulo de esta tesis estos proyectos.

XII.- TRANSPORTE DE PASAJEROS POR MAR

Debemos de hacer notar que México en la actualidad no cuenta con buques que se dediquen al transporte internacional

de pasajeros por mar; es decir que la flota mexicana está com-
puesta en su mayoría por buques tanques de Pemex, por barcos
de carga general de transportación marítima mexicana y algu-
nas otras embarcaciones de ínfima categoría; los buques petro-
leros es obvio y evidente que no están dedicados a llevar pa-
saje; en cuanto a los buques de carga general propiedad o en
fletamento a transportación marítima mexicana, están dedica-
dos en 99% de su capacidad al transporte de carga general, --
aunque es cierto que tienen algunos camarotes para pasaje, --
que por lo general se usan para funcionarios de la propia lí-
nea o para autoridades.

En esas condiciones podemos observar que el transporte
de pasajeros por mar en México es nulo, y por tanto el inte-
rés que pueda tener México sobre la convención del 7 de octu-
bre de 1967 es mínima.

Independientemente de lo anterior debemos de hacer no-
tar que los artículos 191 a 209 de la Ley de Navegación y Co-
mercio Marítimo se refieren al transporte de personas.³⁷

NOTA (37) E) DEL TRANSPORTE DE PERSONAS. "Artículo 191.- El
transportador tendrá obligación de entregar al pasa-
jero un billete de pasaje donde consten la denomina-
ción de la empresa, el lugar de salida y el de lle-
gada del pasajero, el precio del pasaje, la clase o
categoría del pasaje, la fecha de iniciación del --
viaje, el nombre del buque y las demás circunstan-
cias del contrato. Entregará contraseñas para la -
identificación de los equipajes.

En tal caso, concluiremos que desde un punto de vista técnico jurídico es más completa, más perfecta la citada convención que las disposiciones legales que se contienen en - - nuestra Ley, sin embargo estas disposiciones son perfectamente adecuables a la convención de que se trata mediante algunas modificaciones no trascendentales es decir modificaciones de poca relevancia, y con esas solas modificaciones quedaría adecuada a los preceptos de la convención que tratamos nuestra Ley.

Todo esto sería en un ámbito de teoría general del derecho, mas no en un ámbito práctico y pragmático o dicho en - otras palabras podría perfeccionarse la técnica de las disposiciones de nuestra ley relativas al transporte de personas - por mar, adecuándose en forma exacta a la convención de que se trata, por considerar que desde un punto de vista técnico jurídico ésta es más perfecta, pero la aplicación que tendrían esas disposiciones al igual que la aplicación que tienen los Arts. 191 a 209 de la Ley de Navegación de Comercio Marítimo, hasta la fecha es prácticamente nula, lo cual no quiere decir que no sería conveniente llegar a compaginar estas disposiciones con las de la Convención de referencia, máxime que si - - bien es cierto que hasta la fecha es nulo nuestro transporte

Artículo 192.- La contravención por parte del naviero de las disposiciones del artículo anterior, no -

de pasajeros por mar, también es cierto que se espera en un futuro relativamente próximo un incremento en nuestra marina que permitirá seguramente este tipo de transporte y sería conveniente en esas condiciones, con un punto de vista más o menos futurista reestructurar los Artículos de referencia de nuestra ley para su mejor perfeccionamiento.

perjudicará al pasajero.

Artículo 193.- El billete de pasaje para la transportación de personas en los buques nacionales, será nominativo y no podrá transferirse sin autorización del naviero.

Artículo 194.- El porteador responderá por los daños que por su culpa sufran las personas transportadas y sus equipajes. La indemnización por la muerte de un pasajero será igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos cincuenta días. Para hacer el cómputo se tomará el promedio de sus ingresos durante los doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingresos diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta. Si la víctima no tuviera ingresos o no se probase su monto, la indemnización se calculará tomando como base el salario indicado.

Artículo 195.- Si se causaren daños a las personas, que no les originasen la muerte inmediata, el portador está obligado:

I.- A cubrir la atención médico-quirúrgica, medicinas, curaciones, y todos los gastos necesarios para el restablecimiento de la víctima.

II.- A pagar la cantidad correspondiente a los ingresos normales del trabajo de la víctima, calculados conforme al artículo anterior, mientras ésta no pudiera trabajar.

III.- A indemnizar por la incapacidad permanente -- que resulte.

En caso de sobrevenir la muerte, se aplicará al artículo anterior.

Artículo 196.- La obligación establecida por el artículo anterior, fracción I, se limita al importe de dos mil días de salario de un marinero de cubierta; la que impone la fracción II no excederá del im

porte de dos mil días de ingreso de la víctima, considerando como ingreso máximo el décuplo del salario de un marinero, y la indemnización a que se refiere la fracción III no excederá del importe de novecientos días de ingreso de la víctima, considerando como máximo ingreso el indicado décuplo del salario de un marinero.

Si la víctima no tuviere ingresos, el Juez fijará la indemnización, según las circunstancias del caso, dentro de los límites que este artículo señala.

Artículo 197.- Tendrán derecho a percibir la indemnización en caso de muerte, las personas a quienes no puede privarse por testamento del derecho a recibir alimentos. Si concurren varias, la indemnización se repartirá en la porción en que la víctima provea a sus necesidades, y si dicha proporción no es conocida, en la que el Juez determine.

"Artículo 198.- Los daños al equipaje se computarán por su valor declarado. Podrá rendirse prueba en contrario respecto al valor real.

Si no hubiere declarado valor alguno, la responsabilidad se limitará, por cada kilogramo de equipaje, al importe del pasaje que corresponda proporcionalmente a trescientos kilómetros de recorrido.

Artículo 199.- El porteador no responderá por equipaje que no se le hubiere entregado; si por su culpa no se le entregó será responsable.

Artículo 200.- El pasajero tendrá derecho a cancelar su pasaje:

I.- Hasta seis días antes de la iniciación del viaje, con derecho a la devolución total del importe pagado al porteador.

II.- Hasta cuarenta y ocho horas antes de la iniciación del viaje con derecho a la devolución del setenta y cinco por ciento del precio del pasaje.

Después de los plazos indicados, el pasajero no tendrá derecho a devolución alguna.

Artículo 201.- Si el pasajero falleciere antes de iniciarse el viaje, se devolverá a sus deudos el valor del pasaje y equipaje.

Artículo 202.- Si el buque no partiere por causa ajena al porteador, devolverá el importe íntegro del pasaje. Si la causa le fuere imputable, pagará los daños y perjuicios, que nunca se computarán inferiores a cinco veces el importe del pasaje.

Artículo 203.- Si por su conveniencia el naviero cambiare el itinerario del buque en forma tal que perjudique al pasajero, éste podrá renunciar al viaje y exigir el pago de daños y perjuicios, que no

serán inferiores a los establecidos en el artículo anterior.

Artículo 204.- Si la partida del buque se retrasare y el precio de los alimentos estuviese comprendido en el pasaje, el porteador pagará el alojamiento y la alimentación del pasajero.

Artículo 205.- El pasajero podrá cancelar su viaje y exigir pago de daños y perjuicios en los términos de los artículos anteriores, si la partida del buque se retrasare más de veinticuatro horas para un viaje que deba durar hasta doce horas, o cuarenta y ocho horas en viajes de mayor duración.

Artículo 206.- Si el viaje se interrumpiere, el porteador deberá gestionar el cambio del pasajero a un buque de condiciones semejantes. Si esto no fuere posible o la suspensión no fuere imputable, devolverá el pasaje íntegro y pagará los daños y perjuicios que se causaren.

Artículo 207.- El porteador tendrá derecho de retención sobre los equipajes del pasajero, por créditos ocasionados por él durante el transporte.

Artículo 208.- El porteador podrá depositar en lugar seguro el equipaje no retirado, a disposición del pasajero y sin responsabilidad para él.

Artículo 209.- En todo lo relativo a la seguridad de la embarcación, a la conservación del orden y disciplina a bordo, los pasajeros deberán someterse a las leyes y reglamentos y a las órdenes y disposiciones que dicte el capitán.

XIII.- RESPONSABILIDAD DE LOS PROPIETARIOS DE
BUQUES NUCLEARES

La reglamentación sobre la Responsabilidad de los Propietarios de Buques Nucleares, fue ideada y elaborada con vistas a las potencias que tienen un futuro muy próximo y cercano, la facilidad de construir grandes flotas movidas a base de energía nuclear en vez de la tradicional maquinaria de vapor.

Para los efectos de nuestro país, poco hay que decir - sobre esta materia; al respecto México no tiene ni siquiera - la más remota posibilidad de en un futuro próximo de llegar a constituir ni a construir ni a poseer flota mercante movida a base de una energía nuclear, todo ésto hace que el interés de México sobr. esta materia y esta convención sea total y absolutamente nula.

Esta convención fue ideada por Estados Unidos y Rusia (con interés de Francia, Inglaterra y Alemania) para que en - un futuro las responsabilidades que causaran -evidentemente - las responsabilidades que se derivan de un buque movido por - energía nuclear- fuera totalmente diferente de las de los buques comunes y corrientes; en concreto la energía nuclear hasta la fecha ha generado siempre daños mucho mayores que los - medios normales de propulsión, en consecuencia era de vital -

importancia la creación de una convención internacional sobre esta materia, en tal forma que se interesará a los principales países que llegaran a poseer este tipo de flotas.

Esto se hizo así y se llevó a cabo con un muy dudoso éxito por lo menos momentáneo, en razón a que los dos grandes países con flotas movidas por energía nuclear como Estados Unidos y Rusia no han ratificado la citada convención y en consecuencia los únicos posibles causantes de daños nucleares no son partícipes de la convención, teniendo menos intereses el resto de los estados.

Resumiendo y repitiendo, la convención fué creada para prever que los buques nucleares de los cuales en la actualidad sólo existen en los Estados Unidos, Rusia y en un futuro muy próximo en Inglaterra, Francia y algún otro país europeo respondiera en una forma adecuada por la explotación de estos buques.

Esos países con grandes flotas se han abstenido de ser partícipes y de ratificar esa convención, en consecuencia si los mismos países que debían tener más interés en la misma convención han quedado fuera y si a su vez México no tiene ni podría tener en un futuro próximo buques movidos por propulsión nuclear es evidente que esta convención, por lo que respecta a los intereses nacionales no tiene ningún interés y en

consecuencia para México no es necesario llegar a entrar al estudio de la misma.

C O N C L U S I O N E S

1.- Nuestras autoridades con su actitud obsoleta han vivido fuera de la realidad en el campo del Derecho Marítimo Internacional desde 1910, en que se adhirieron a los dos únicos tratados en esta materia; se preocuparon por elaborar y llegado el caso a promulgar la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963, que en su totalidad amalgama indiferencia de la legislación internacional.

2.- Seguir sosteniendo el sistema del Abandono de las Naves en favor de sus acreedores es totalmente anacrónico en virtud que no se vive con la realidad, en consecuencia debería derogarse los capítulos V y VI del título 1o. libro 3o. de nuestra ley, y volver a redactar la legislación sobre este tema adecuándola a la Convención Internacional sobre Limitación de Responsabilidad de los Propietarios de Buques de 1957.

3.- Es obvio y evidente adecuar la ley vigente a la práctica dado que es bien sabido que nuestros únicos armadores (Transportación Marítima Mexicana, S. A.) en forma unánime aplican la convención de Conocimiento de Embarque de 1924.

4.- Visto que el artículo 116 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo tomó como base para su redacción los privilegios que se mencionan en la convención de 1926 y ésta fue

reemplazada por la de 1965 es conveniente se adecúe nuestra le
gislación a la nueva convención.

5.- México ha sostenido el criterio que sus buques, in
dependientemente de su función deben gozar de inmunidad, por
considerarse "Territorio Nacional" sobrepasando con esta acti
tud los límites de los países que son parte en la convención
de 1926, los cuales sí cuentan con flotas considerables, dán
doles una reglamentación diferente a sus navíos propiedad de
un Estado sujetos a un servicio público y a los que realizan
funciones comerciales, no así nuestro país que se hace merece
dor a críticas en esta materia.

6.- Es conveniente que México se adhiera a la conven--
ción sobre competencia civil y penal en materia de abordaje,
en virtud que si bien es cierto y está en la actualidad vigen
te la convención de 1910 sobre abordaje, también es cierto --
que el procedimiento para exigir el cumplimiento de las accio
ners que se derivan, está estipulado en estas dos conven--
nes en la que no es parte nuestro país.

7.- El adherirse a la convención de Embargos Preventi-
vos de Buques de Navegación se debe hacer con reservas, ya --
que nuestra legislación por lo que corresponde al artículo --
116 es más acertado en el sentido de que restringe el concep-
to de crédito marítimo a que se refiere la convención de 1952;

por lo que se refiere a su artículo 55 da mayor estabilidad a la navegación; no así con la convención sobre privilegios marítimos de 1967 que da un concepto más adecuado respecto de qué créditos deben de considerarse para los efectos de embargos preventivos, es decir adecuar nuestra legislación con esta convención.

8.- Adoptar la convención sobre Pasajeros Clandestinos sería indispensable cuando en México existiera una Marina Mercante que se dedicara al tipo de Transporte para Pasajeros y ésta se podría hacer con la sola adhesión sin ningún problema de fondo toda vez que nuestra legislación migratoria está acorde con la convención.

9.- Visto para el futuro que nuestro país podría contar con flotas que se dedicaran al Transporte de Equipaje de Pasajeros y al Transporte de Pasajeros, con la sola adhesión a esta convención se puede reglamentar esta materia ya que nuestra Ley está casi acorde con la convención, siendo que lo estipulado en los artículos 191 al 209 hasta la fecha es prácticamente nula.

"La conferencia Décima Tercera celebrada en Tokio el pasado mes de Marzo sometió a estudio el Transporte de Equipaje de Pasajeros y Transporte de Pasajeros por mar determinándose que se agruparán estas dos convenciones en una sola; pro

gramando su estudio y discusión en el ámbito Internacional el próximo mes de Noviembre".

10.- Si nuestras autoridades no han tenido el interés suficiente para las convenciones que en virtud pueden beneficiar a México menos va a ser parte en la convención de Responsabilidad de Propietarios de Buques Nucleares; pero podríamos encontrarnos en el futuro que se interesen por ésta que está muy lejos de beneficiar al país, buscando prestigio internacional.

BIBLIOGRAFIA ESPECIFICA

- 1.- ARMICH JULIAN, Diccionario Marítimo, Primera Edición, Editorial Juventud, Barcelona 1956.
- 2.- AZCARRAGA JOSE LUIS, DE, Legislación Internacional Marítima, colección de Estudios de Derecho Internacional Marítimo; Consejo Superior de Investigaciones Científicas Ministerio de Marina, Madrid 1955.
- 3.- BRUNETTI ANTONIO PROFR., Derecho Marítimo Privado Italiano, Versión Española anotada por R. Gay de Montella, -- Bosch, Casa Editorial, Barcelona 1950.
- 4.- DANJON DANIEL, Traite de Droit Marítimo, 2me. Edition, -- Societé Anonyme, du Recueil Sirey 1928.
- 5.- FARIÑA FRANCISCO, Derecho Comercial Marítimo, Segunda -- Edición ampliada, Bosch, Casa Editorial, Barcelona 1955.
- 6.- MELO IGNACIO, Fortuna de Mar, Tesis Profesional 1956.
- 7.- REPERT GEORGES, Droit Maritime, Quatrieme Edition, Editions Rousseau et Cie. 1950.

LEGISLACION RELACIONADA

- 1.- CODIGO DE COMERCIO ESPAÑOL 1885, Bosch, Casa Editorial, -- Barcelona.

- II.- CODICE DELLA NAVIGAZIONE, II Ristampa Della 1a. Edizione, Instituto Poligráfico Dello Stato, Roma 1954.
- III.- CONSTITUCION POLITICA MEXICANA, Duodécima Edición, Ediciones Andrade, S.A., México, D. F., 1964.
- IV.- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO, Primera Edición, Editorial Herrero, S.A., México, D. F., 1964.
- V.- LEY GENERAL DE POBLACION, Duodécima Edición, Ediciones Andrade, S. A., México, D. F., 1964.
- VI.- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACIONES, Cuarta Edición, Ediciones Andrade, S. A., México, D. F., 1958.

PRINCIPALES DOCUMENTOS APLICABLES

- A. CONFERENCE D'AMVERS, 20a. Conferencia de 1947, Editada por el Comité Marítimo Internacional.
- B. CONFERENCE D'AMVERS, 21a. Conferencia de 1949, Editada por el Comité Marítimo Internacional.
- C. CONFERENCE DE NAPLES, 22a. Conferencia de 1951, Editada -- por el Comité Marítimo Internacional.
- D. CONFERENCE DE MADRID, 23a. Conferencia de 1955, Editada -- por el Comité Marítimo Internacional.

E. CONFERENCIA DE RIJEKA, 24a. Conferencia de 1962, Editada -
por el Comité Marítimo Internacional.

F. CONFERENCE DE ATHENES, 25a. Conferencia de 1962, Editada -
por el Comité Marítimo Internacional.

G. CONFERENCE DE STOCKHOLM, 26a. Conferencia de 1963, Editada
por el Comité Marítimo Internacional.

H. CONFERENCE DE NEW YORK, 27a. Conferencia de 1965, Editada
por el Comité Marítimo Internacional.

- E. CONFERENCIA DE RIJEKA, 24a. Conferencia de 1962, Editada - por el Comité Marítimo Internacional.
- F. CONFERENCE DE ATHENES, 25a. Conferencia de 1962, Editada - por el Comité Marítimo Internacional.
- G. CONFERENCE DE STOCKHOLM, 26a. Conferencia de 1963, Editada por el Comité Marítimo Internacional.
- H. CONFERENCE DE NEW YORK, 27a. Conferencia de 1965, Editada por el Comité Marítimo Internacional.