



Universidad Nacional Autónoma de México

FACULTAD DE DERECHO

"Estudio Analítico de las Cosas de Comercio Marítimo"

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A
MARÍA ESTHER CHAPA CASAS
MEXICO, D. F. 1972



Universidad Nacional
Autónoma de México

Dirección General de Bibliotecas de la UNAM

Biblioteca Central



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 esta 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.

A MIS PADRES:

C. P. Roberto Chapa de la Garza y

Ma. Teresa C. de Chapa con cari
ño y gratitud.

A MI ESPOSO:

Lic. Héctor Roscero Torres
e hijos, Héctor y Ana, con todo
mi amor.

A MIS HERMANOS:

Dr. Luis Javier, Roberto Enrique, Ma.
Teresa y Tte. P. A. Humberto Fernan-
do, con el cariño de siempre.

I N D I C E .

Pág.

CAPITULO I.

REFERENCIAS HISTORICAS.....	2
SINGULARIDAD Y CONCEPTO DE LA MATERIA.....	12
LAS FUENTES DEL DERECHO MARITIMO.....	16
a). - La Ley.....	17
b). - La Costumbre.....	17
c). - La Jurisprudencia.....	18
d). - La Doctrina.....	18

CAPITULO II.

UBICACION DE NUESTRO TEMA DENTRO DE LA LEY DE NAVEGACION.....	21
ESTUDIO GENERAL DEL BUQUE.....	22
a). - Concepto.....	22
b). - Naturaleza Jurídica.....	26
c). - Clasificación de los buques.....	30
d). - El buque como universalidad de hecho.....	31
e). - El buque y las normas reguladoras de su construcción.....	32
LA PROPIEDAD DEL BUQUE.....	37
a). - La construcción.....	37
b). - El embargo.....	37
c). - La presa.....	38
d). - La confiscación.....	38
e). - El hallazgo.....	38

f). - El abandono.....	38
g). - La compraventa.....	40
h). - La prescripción.....	40
LA COPROPIEDAD DEL BUQUE.....	42

CAPITULO III.

LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS. - CONCEPTO.....	46
LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS CONTEMPLADOS POR NUESTRA LEY DE NAVEGACION.....	47
EXAMEN ESPECIFICO DE LA HIPOTECA NAVAL.....	60

CAPITULO IV.

EL AMBITO DE LA RESPONSABILIDAD JURIDICO-MARITIMA. - LA EMPRESA MARITIMA.....	66
LA FORTUNA DEL MAR.....	72
LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO.....	77
EL ABANDONO DE LOS BUQUES.....	84
CONCLUSIONES.....	87
BIBLIOGRAFIA.....	89

CAPITULO PRIMERO.

GENERALIDADES DEL DERECHO MARITIMO.

- I. - Referencias históricas.
- II. - Singularidad y concepto de la materia.
- III. - Las fuentes del Derecho Marítimo.

1. - REFERENCIAS HISTORICAS. - Resulta lógico suponer que desde el momento mismo en que el hombre primitivo logró construir embarcaciones capaces de hacerse a alta mar, surgió la iniciación de relaciones comerciales a través de ese medio; y se infiere también que, ante este hecho, pronto debieron empezar a configurarse los usos y normas jurídicas reclamados por ese nuevo modo de tráfico mercantil que, precisamente por desenvolverse en el ámbito marítimo, se anunciaba con modalidades disímiles a las que significaban al intercambio terrestre. Y bien puede decirse que en el proceso de conformación del derecho mercantil embrionario, tocó a las reglas de la navegación -por el mismo motivo de su especial ámbito de aplicación-, alcanzar, antes que otras, una estructuración y heterogeneidad más definidas. Sobre estos puntos González Lebrero emite claros conceptos: "Hablar de la historia externa del derecho de la navegación es hablar de la historia de la civilización y del comercio; cuando las normas comerciales procuraban esforzadamente, a través de los usos, tomar la fijeza de instituciones jurídicas, las normas del mar constituían ya un conjunto independiente, observado por todos los pueblos navegantes". (1)

(1) - Rodolfo A. González Lebrero, Manual de Derecho de la Navegación, Buenos Aires, 1966, Ediciones Depalma, p. 2.

Con lo anterior, se explica que aún los pueblos más antiguos hayan consagrado disposiciones, aunque rudimentarias, inconfundiblemente marítimas. Así, en la India, el Código de Manú incluía referencias a los contratos celebrados con motivo del comercio marítimo. También, el Código de Hammurabi, formulado dos mil años antes de Jesucristo, y descubierto en 1901, contiene alusiones al comercio marítimo por mar y fluvial (2).

Pero, es el pueblo de la isla de Rodas el que aporta el primer conjunto de leyes marítimas de relevante importancia y de avanzada perfección, a grado tal, que alguna de sus instituciones - la echazón - pasó a las legislaciones posteriores y se conserva aún bajo los lineamientos de su origen. Tales leyes son las llamadas "rodías", mismas sobre las que Mantilla Molina vierte las siguientes palabras: "Mención especial merece el derecho de la isla de Rodas, habitada por un pueblo heleno, cuya legislación referente al comercio marítimo alcanzó tal perfección que un emperador romano, Antonio, hubo de declarar que así como a él le correspondía el imperio sobre la tierra, a la Ley Rodia incumbía el del mar", agregando "A través de su incorporación en el derecho romano, las leyes rodias han ejercido un influjo que perdura en nuestros días: la echazón (el reparto proporcional, entre todos los interesados en la suerte de un buque, del valor de los objetos que se echan al mar para salvarlo) está incluida en la regulación que casi todos los códigos de comercio hacen de las averías comunes, y conserva los caracteres con que

(2). - Datos tomados de Francisco Fariña, Derecho y Legislación Marítima, Barcelona, 1955, Casa Editorial Bosch, p. 9.

la establecieron las leyes rodias" (3).

En lo que respecta al derecho romano, la materia marítima fue contemplada en diversos cuerpos legales, como el Código de Justiniano y el Código Teodosiano y posteriormente, dentro del derecho bizantino, en las "Basilicas" publicadas por el emperador León el Sabio, y las cuales reunieron todas las normas del Bajo Imperio en un cuerpo especial que incluía, ya sistematizado, el derecho de la navegación de la época. En lo que atañe a los dos Códigos primeramente citados, contenían amplias disposiciones sobre tráfico marítimo, policía, marina de guerra, naufragios, usura y otros aspectos propios de las actividades desarrolladas en el mar, destacando, en el de Justiniano, la "exercitoria actione", que es el transplante, el derecho del mar, de la institoria acción; la noción de ambas es aplicada por el maestro Cervantes Ahumada en los siguientes términos: "En Roma, aquellos a quienes el comerciante encomendaba el cuidado de algún negocio, eran llamados "institores" y la persona que había tratado con ellos podía dirigir su acción, sea contra los mismos, sea contra el principal. El Código de Justiniano agrega-extiende esta acción al tráfico por mar; quienes habían tratado con el capitán podían ejercitar su acción contra el propietario del navío" (4).

El Digesto contuvo también normas de derecho marítimo, como, por ejemplo, sobre naufragios, acción ejercitoria y préstamo a la gruesa (foenus nauticus) (5), habiendo incorporado, por lo demás, la Ley Rodia de la echazón.

(3). -Roberto L. Mantilla Molina, Derecho Mercantil, México, 1964, Editorial Porrúa, S. A. séptima edición, p. 4.

(4). -Raúl Cervantes Ahumada, Derecho Marítimo, México, 1970, Editorial Herrero, S. A., p. 10.

Iniciado el Medievo con la caída del Imperio Romano de Occidente, las normas de naturaleza marítima de derecho hasta entonces vigente en el propio Imperio fueron perdiendo paulatinamente su facticidad, siendo sustituidas con el tiempo por los usos y costumbres del mar, unos y otras diferentes según correspondieron al Océano Atlántico o al Mar Mediterráneo, al Poniente o al Levante.

Así, en el mar citado en primer término, destacaron los "Roles d'Olerón", que regulaban la navegación en los puertos de Burdeos, La Rochelle y las costas de Bretaña y Normandía, y que llevan el nombre de la pequeña isla francesa de la costa atlántica, cercana a Burdeos, en que aparecieron. Tales Roles constituían una compilación de sentencias, conteniendo en cuarenta y siete artículos los usos marítimos importantes en los citados puertos y costas. A decir de Cleirac, fueron promulgados en el año de 1150, y su primera edición apareció en 1266 (6). Su importancia fue semejante a la alcanzada en la antigüedad por las Leyes Rodías, razón por la cual se aceptaron tanto en España e Inglaterra, como en los puertos de Mar del Norte y del Báltico.

Con aplicación también en estos mares, son de mencionarse las "Leyes de Wisby", reglas marítimas de la ciudad sueca de tal nombre en que convergían los Roles de Olerón y algunas leyes de Amsteram y Lubeck.

(5). - El préstamo a la gruesa o a riesgo marítimo es un contrato por el cual una parte presta a otra cierta cantidad de dinero sobre bienes expuestos a riesgos marítimos, bajo la condición: de que perdiéndose dichos bienes pierde el dador la suma prestada, y llegando a buen puerto, devuelve al tomador la suma recibida más un premio (González Lebrero, ob, cit., p.380).

(6). - Cleirac, cit. por Cervantes Ahumada, ob. cit., p. 12.

Asimismo, bajo la completa orientación de las leyes de Olerón aparecen en Inglaterra, "El Libro Negro del Almirantazgo", de 1375, notable compilación de leyes marítimas inglesas; y en la Europa continental, "El Código Hanseático" del siglo XVII, compilación de las costumbres marítimas aceptadas por las ciudades reutánicas de Lubeck, Brunseick, Danzing y Colonia, mismas que desde cinco siglos antes habían formado la Liga Hanseática para promover y proteger su comercio marítimo.

En el propio siglo XVII aparece en Ruán el "Guidon de la mar" (Gardete del mar), colección de los principios de derecho marítimo exceptados por la costumbre, conteniendo, además, la primera regulación sobre seguro marítimo.

En lo que respecta a las disposiciones marítimas que rigieron en la cuenca del Mediterráneo, fueron las siguientes las más importantes.

Las llamadas "Assises de Jerusalén" complicaciones de usos marítimos cuya aplicación correspondía a magistrados especialmente encargados de dirimir las controversias entre los comerciantes del mar y que recibían el nombre de "cónsules".

"Las Tablas de Amalfi", compilación así llamada porque contenía las sentencias del Tribunal Marítimo de la pequeña República Italiana de Amalfi, misma que hacia los siglos X y XI llegó a controlar el comercio con Oriente.

"El Consulado del Mar", la más avanzada compilación doctrinal de las costumbres marítimas del Mediterráneo, y que resume los múltiples textos de las villas de Trani, Pisa, Venecia, Marsella, etc. Publicada en Barcelona a fines del siglo XIV, esta importante compilación contenía nor-

mas relativas a la construcción de buques, a los derechos y obligaciones de los tripulantes, del armador, de los pasajeros, a los fletamentos, etc., y llegó a tener aceptación entre los navegantes y comerciantes de todo el Mediterráneo.

Al iniciarse la Edad Moderna, la enorme variedad de usos y costumbres y su imprecisa esfera geográfica de aplicación, produjeron una situación caótica en la materia marítima, que pronto hizo indispensable una solución. Este se produjo al emitirse, bajo el reinado de Luis XIV, la Ordenanza de la Marina de 1681, verdadero Código de la Navegación que ordenó, en sus cinco libros, todos los aspectos de la materia marítima, públicos y privados, para lo cual fue menester la inclusión, junto a las normas de origen adriático y tirreno, de las de procedencia nórdica y enseática. (7).

Pero, a más de la señalada importancia que a dicho cuerpo legal asiste por haber sistematizado la materia, alcanza aún mayor significación porque, por una parte, señala la iniciación de la etapa en que se da cariz nacional a la legislación marítima; y por la otra, porque cierra el período del derecho de la navegación formulado por los recopiladores legos, e inicia el del legislador profesional, con lo cual, por lo demás, fijó la pauta para que el Derecho Marítimo pudiera alcanzar su autonomía legislativa.

Las normas de derecho privado de la citada Ordenanza pasaron a formar parte, junto con las de comercio terrestre, contenidas en la Ordenanza de 1673; del Código francés de 1808, cerrándose así un largo período de codificación cuyo efecto negativo en la materia marítima consistió en haber roto las unidad internacional, ya que, como expresa Lebrero, a pesar de que los

(7). - González Lebrero, ob. cit., p.4.

legisladores locales no podían prescindir completamente de la realidad de la navegación cumplida en todos los mares del mundo, ercarrando problemas similares, en medio de conflictos que imponían un tratamiento igualitario, tampoco podían evitar el color nacional, adquiriendo entonces la legislación matices y caracteres distintos en cada Estado. (8).

En el curso del siglo XIX esta ausencia de correlación entre los ordenamientos nacionales y las exigencias de la actividad marítima básicamente iguales en todos los mares, ocasionó sensibles perturbaciones en el normal desarrollo de la propia actividad, razón por la cual en la gran mayoría de los países se sintió la necesidad de que se procurara la uniformidad de la normativa marítima en medida mundial. Mas, los principales impulsos de tal tendencia nos referiremos líneas adelante, una vez que hayamos hecho la alusión al derecho histórico español.

Las primeras disposiciones de índole marítima que de la península ibérica se conocen, están contenidas en el "Breviario del Aniano", del siglo VI, y se referían a la avería producida por echazón, una, y la otra al préstamo a la gruesa.

Con posterioridad, en el siglo VII, la recopilación de normas bárbaras, romanas y canónicas denominada "El Fuero Juzgo", incluyó principios negativos a la repatriación de marinos, a los cónsules y sus facultades para resolver los litigios entre comerciantes de su misma nacionalidad, a los naufragios, etc.

(8). - González Lebrero, ob. cit., p. 5

Ya específicamente destinada a la materia comercial y marítima, surgió en 1250, la recopilación denominada "Costumbres de Valencia", que reglamentaba las obligaciones de los tripulantes, la responsabilidad del capitán y de los propietarios de los buques, la fuerza mayor en esa responsabilidad, la contribución como consecuencia de la echazón, etc.

En el "Código de las Siete Partidas", de Alfonso el Sabio, publicado en la segunda mitad del siglo XIII, fueron incluidos, al lado de la casi totalidad de las normas jurídicas vigentes en el territorio español, los usos y costumbres imperantes en el mar. Destacan disposiciones relativas a: la guerra marítima, los fletamentos, las obligaciones de los propietarios de buques respecto de los cargadores y de los tripulantes, los deberes de éstos últimos, la contribución en las averías comunes, la reparación de los daños causados por los piratas, el derecho de naufragio, los privilegios sobre el buque, etc.

De aplicación para la recién descubierta América, se formuló la "Recopilación de Leyes de los Reinos de las Indias", que fue promulgada en 1680 por Carlos II. En su libro IX, dedicado al comercio, se encuentran numerosas normas sobre buques, pilotos, pasajeros, carga y descarga, tripulación, etc.

En 1737, fueron publicadas y promulgadas, por Felipe V, las "Ordenanzas de Bilbao", de cuyos 29 capítulos buena parte estuvo destinado al derecho de la navegación. De esta suerte:

En el capítulo 10. se hacen referencias generales a las funciones de los pilotos de los buques.

En el capítulo 70. se reglamenta la forma de percibir los derechos

de aduana, función a cargo del veedor-contador de descargas.

En el capítulo 8o. se trata de ciertas tareas de policía portuaria.

En el capítulo 15o. se regula la tarea de los corredores de seguros y fletamentos.

En el capítulo 16o. se menciona a los corredores de buques e intérpretes.

En el 18o., se dan normas respecto de los contratos de fletamento y de los conocimientos de embarque.

Y en subsecuentes capítulos se previene sobre:

Los naufragios y sus consecuencias (19o.)

Las averías gruesas y simples (20o.)

La forma de cortar y reglar la avería gruesa (21o.)

Seguros, tanto terrestres como marítimos (22o.)

El préstamo a la gruesa (23o.)

Los capitanes, maestros o patrones de navío, sus pilotos contramestres y marineros y obligaciones de cada uno. (24o.)

El piloto mayor del puerto y lo que deberá hacer con motivo de la entrada y salida de los buques (25o.)

Los gabarrerros y barqueros, gabarras y barcos; sus obligaciones y fletes que se les deberá pagar (29o.) (9)

Son también de mencionarse las "Ordenanzas de Sevilla", que datan del siglo XIV, las "Ordenanzas y Estatutos de la Casa de Contratación de Sevilla" de 1566, y, desde luego, el "Consulado del Mar" al que ya hicimos re-

(9). - Los datos históricos aludidos fueron tomados de la obra ya citada de González Lebrero. ps. 5-9.

ferencia.

Todos los anotados cuerpos-legales, por contener las normas marítimas españolas, constituyen nuestro antiguo derecho marítimo positivo, de vigencia en la Epoca Colonial.

Como ya se expresaba a fines del siglo XIX surgió la tendencia uniformizadora del derecho marítimo, como reacción al acentuado y nocivo nacionalismo con que el mismo fue tratado a lo largo de la citada centuria. Tal tendencia ha estado plenamente justificada por las siguientes razones:

1a. - Tal normativa regula hechos y actos que originan conflictos y oposición de intereses que trascienden el ámbito nacional.

2a. - Las relaciones originadas por la navegación son similares en todo el mundo, precisamente por la homogeneidad de la área geográfica en que se desenvuelven.

Se señalan como clásicos para lograr la unificación que estas razones demandan, los siguientes procedimientos:

1. - La adopción de usos internacionales, mediante su aceptación por las partes interesadas. Las "Reglas de York-Amberes De 1950" sobre averías gruesas y otros aspectos son ejemplo de este procedimiento.

2. - La aprobación de convenciones internacionales sobre instituciones del derecho de la navegación, que al ser ratificadas por los países firmantes, cobran fuerza obligatoria en ellos. Ejemplos: las Convenciones Internacionales sobre: abordaje de 1910; asistencia y salvamento del mismo año; sobre responsabilidad de los Explotadores de Buques Nucleares, de 1962.

3. - La aceptación por todos los países o por gran parte de ellos,

dentro de su ley interna, de un texto idéntico, convirtiéndose así la ley internacional en nacional.

4. - El acuerdo entre Estados respecto de la remisión a una ley determinada para la solución del conflicto. Este acuerdo ya existe, por ejemplo, en el Tratado de Navegación Comercial Internacional de Montevideo, de 1940. (10).

La labor de unificación en todos esos aspectos ha quedado especialmente a cargo del "Comité Maritime International", creado en 1897, en la ciudad de Amberes, organismo que se ha desempeñado en forma fructífera, pues han sido bien numerosas las Convenciones Internacionales aprobadas bajo su patrocinio.

Con lo que hasta aquí hemos expuesto, apreciamos que el derecho marítimo, vuelve en la actualidad, aunque ahora en forma planificada, a la homogeneidad que lo caracterizó en su nacimiento y primeras etapas de desarrollo.

II. - SINGULARIDAD Y CONCEPTO DE LA MATERIA. - Arduo debate entre tradicista ha existido en relación con el problema de la posible autonomía del derecho marítimo, pues unos sostienen que no es posible desglosarlo del derecho mercantil y otros, por el contrario, manifiestan que reúne todos los caracteres necesarios para ser considerado autónomo. Entre éstos últimos figura Antonio Brunetti, al estimar que el derecho marítimo ofrece un conjunto de normas de amplio alcance, presididas por principios homogéneos distintos de los de otras disciplinas y que cuentan con un método propio, integrado por procedimientos singulares que captan un enfoque especial de los hechos a que las propias normas se refieren; todo lo cual, en su con-

(10) - Idem, ps. 27-28.

cepto, prueba la autonomía de la materia (11).

También en esta línea de pensamiento se coloca González Lebrero, ya que considera que, entrando en juego un factor experimental original como lo es la navegación, se produce la necesidad de normas especiales orientadas a la solución de los también particulares problemas que aquel factor suscita; y que, por tanto, tales normas deben ser aplicadas a todo acto y relación dimanados del hecho técnico y económico de la navegación. Es, pues, ésta, la que genera instituciones informadas de una doctrina homogénea, con principios generales propios, suficientes para conformar un sistema cerrado y completo. Ahora, sin embargo el autor que estamos citando, que su posición autonomista no le impide advertir "la fundamental unidad conceptual y lógica del orden jurídico en su totalidad, dentro del cual se ubica la normativa navegatoria como sistema especial, por lo que nuestra afirmación de la autonomía del derecho de la navegación debe entenderse limitada, con criterio lógico y realista, por la vigencia del sistema general del derecho (12).

Por su parte, el maestro Cervantes Ahumada precisa ciertas características reales del tráfico marítimo que fundamentan una postura defensora de su autonomía. Ellas son:

- a). - Bajo costo, características que permite que en el comercio por mar las erogaciones sean mucho menores que en el fluvial o terrestre.
- b). - Riesgos propios, esto es, distintos a los que pueden darse en otras formas de tráfico mercantil.
- c). - Las amplísimas áreas en que el comercio marítimo se realiza,

(11). - Antonio Brunetti, Derecho Marítimo Privado Italiano, Barcelona, 1950, p. 27

(12). - Ob. cit. ps. 21-23.

produciendo este hecho el consistente en que las naves se sustraen al ámbito de competencia de las autoridades terrestres, lo cual hace una autonomía jurídica especial (13).

Finalmente, el tratadista español Francisco de Gamechogoicochea sintetiza los motivos que a su juicio erigen al derecho marítimo como una rama autónoma:

- a). - Amplitud suficiente, de su normativa y de su campo de aplicación.
- b). - Método propio.
- c). - Homogeneidad de sus principios generales, algunos de los cuales le son tan propios que hasta llegan a oponerse a los privativos del derecho civil.

Conviene aquí, a los efectos del presente trabajo, ya que trataremos temas específicamente relacionados con ellos, citar algunos de esos principios que menciona el citado autor y que contrastan, como decimos, con los del derecho civil:

- a). - La responsabilidad del ^{Cauder} no comprende todos sus bienes presentes y futuros.
- b). - Los bienes muebles son susceptibles de hipoteca.
- c). - Los buques son susceptibles de acción real, inclusive en contra del comprador de buena fe.
- d). - En los bienes muebles la posesión no equivale al título (14).

(13). - Raúl Cervantes Ahumada, Apuntes de Derecho Marítimo, versión taquigráfica de su cátedra en la Facultad de Derecho de la UNAM, p. 3.

(14). - Francisco de Gamechogoicochea Alegría, Tratado de Derecho Marítimo Español, 1943, T.1. p. 40-42.

Con lo expuesto hasta aquí acerca de la singularidad del derecho marítimo, nos es dable ya precisar el concepto de esta rama jurídica, siguiendo para ello las definiciones elaboradas por algunos connotados tratadistas.

Ripert ha expuesto que el derecho marítimo es el derecho de las relaciones jurídicas cuyo teatro es el mar o cuyo objeto es el comercio marítimo (15).

Francisco Farfán lo estima como la "rama jurídica que trata de las relaciones e instituciones a que da lugar la utilización del mar y de la navegación" (16).

Por su parte, González Lebrero vé dos aspectos del concepto, en los términos siguientes: "el derecho de la navegación es, por una parte, la rama de la ciencia jurídica a través de la cual se estudian todos los hechos y relaciones que surgen del hecho técnico y económico de la navegación por agua, o se refieren a él, y por la otra, el sistema autónomo de normas jurídicas especiales que regulan todos esos hechos y relaciones" (17).

Finalmente hemos de citar la definición del maestro Cervantes Ahumada, a nuestro entender la más completa: "el derecho marítimo en particular es un conjunto coordinado de construcciones ideales e instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos" (18).

(15). -Georges Ripert, *Droit Maritime*, París, 1950, 4a. edición, Tomo I, p. 1.

(16). -Ob. cit., p. 5.

(17). -Ob. cit., p. 1.

(18). -Ob. cit., p. 6.

III. - LAS FUENTES DEL DERECHO MARITIMO. - Se reconoce que, desde el punto de vista jurídico, el término "fuente" tiene tres acepciones, a saber:

la. - La fuente formal, que es el conjunto de procesos de manifestación de las normas jurídicas;

2a. - La fuente real, que es el conjunto de factores o elementos que determinan el contenido de tales normas; y

3a. - La fuente histórica, que se aplica a los documentos (inscripciones, libros, etc.) que encierran el texto de una ley o conjunto de leyes. En este sentido se expresa, v. g., que el Digesto es fuente del derecho romano. (19).

Aplicando a nuestra materia las anteriores generalidades, podemos decir que las fuentes reales del derecho marítimo se integran por el cúmulo de relaciones suscitadas en el ámbito del mar, que ha nutrido a las normas de dicha rama jurídica; que sus fuentes históricas son todos los documentos que han consagrado las leyes de naturaleza marítima, como v. g., las "Rols d'Olerón", el "Guidon de la mar", el "Consulado de Mar" y que las fuentes formales son los procesos de manifestación de las normas jurídicas de índole marítimo.

Concretándonos a esta última clase de fuentes -la más importante por cuanto que de ellas dimana el derecho-, debe precisarse que se integra, en primer lugar, por la ley y la costumbre, y, en segundo lugar, por la jurisprudencia y la doctrina. Haremos breve referencia a unas y otras.

(19). - Eduardo García Maynez, Introducción al Estudio del Derecho, México. 1940, F.d. Porrúa Hnos., Tomo I, p. 95.

a). - La Ley. - En términos generales, se entiende por ley toda norma jurídica dictada por autoridad competente. Así, se comprende no sólo a la ley en sentido formal, o sea, la emana del Poder Legislativo, sino también a las disposiciones emitidas por el Poder Ejecutivo a través de sus diversos órganos.

En nuestro Derecho, las normas marítimas son de tres rangos: constitucionales, secundarias y terciarias.

Las primeras son las contenidas en la Constitución General de la República y en los Tratados Internacionales que con ella concuerdan, según dispone el artículo 133 de la Ley Suprema.

Las normas marítimas secundarias y terciarias o reglamentarias tienen el carácter de normas federales, por disposición expresa de las fracciones X, XIII y XVII del artículo 73 constitucional, mismo que, por lo demás, atribuye al Congreso de la Unión la facultad de legislar en materia marítima.

Nuestra principal Ley secundaria en la propia materia es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 10 de enero de 1963, cuyos reglamentos están aún pendientes de elaboración.

b). - La costumbre. - Entendida como "un uso implantado en una colectividad y considerado por ésta como jurídicamente obligatorio" (20); o bien, como "un uso existente en un grupo social, que expresa un sentimiento jurídico de los individuos que componen dicho grupo" (21), la costumbre asume rango de primogenia importancia en el de-

(20). - Du Pasquier, Introduction a la théorie générale et a la philosophie du Droit, p.36.

(21). - Francois Gény, Méthode d'Interpretation, p.323.

recho marítimo, a grado tal que puede decirse que, históricamente ella lo ha formado, independientemente de que aún en la actualidad toma el papel prominente en la jerarquía de las normas supletorias.

De esta suerte, en nuestro Derecho tal jerarquía se establece en la forma siguiente:

- 1o. - Los usos marítimos.
- 2o. - El Código de Comercio;
- 3o. - La Ley sobre el Contrato de Seguro;
- 4o. - La Ley General de Instituciones de Seguros;
- 5o. - El Código Civil, para el Distrito y Territorios Federales;
- 6o. - La Ley de Vías Generales de Comunicación. (Artículo 6 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos).

c). - La jurisprudencia. - Este fuente, en cuanto conjunto de decisiones reiteradas y uniformes de los tribunales, tiene eficacia directa en virtud de que a través de ella puede fijarse la interpretación de la ley escrita, o bien, llenarse las lagunas de que ésta adolezca. Por tanto, es fuente formal del derecho marítimo.

d). - La doctrina. - Integrándose ésta por "los estudios de carácter científico que los juristas realizan acerca del derecho, ya sea con el propósito puramente especulativo de sistematización de sus preceptos, ya con la finalidad de interpretar sus normas y señalar las reglas de su aplicación" (22), viene a ser una fuente indirecta del derecho, ya que sus conclusiones carecen de fuerza obligatoria.

En la materia marítima y en nuestro medio, debe decirse que, seguramente debido al limitado desarrollo de la navegación, los estudios doctrinarios han sido escasos y esporádicos; y si acaso en los últimos años han tendido a incrementarse, ello se debe a la expedición de la Ley

(22). - García Maynez, ob. cit., p. 126-127.

de Navegación, y muy especialmente, a la orientadora labor de difusión del autor de la misma, maestro Cervantes Ahumada.

CAPITULO SEGUNDO.

LA REGLAMENTACION DE LA LEY DE NAVEGACION ACERCA DE LAS COSAS DE COMERCIO MARITIMO.

- I. - Ubicación de nuestro tema dentro de la Ley de Navegación.
- II. - Estudio general del buque.
- III. - La propiedad del buque.
- IV. - La copropiedad del buque.

I. - UBICACION DE NUESTRO TEMA DENTRO DE LA LEY DE NAVEGACION. A efecto de situar debidamente el tema objeto del presente trabajo, preciso es contemplar el panorama general que nos ofrece la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Encuétrase ella dividida en cuatro libros, al tenor siguiente:

El Primero, que consta de un solo Título, contiene Disposiciones Generales, referentes a la aplicación de la Ley. Así, los artículos relativos delimitan el objeto de la misma (la navegación marítima, portuaria, y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo); extienden nuestra territorialidad a los buques mexicanos en alta mar y fijan numerosas normas de jurisdicción; describen los bienes del dominio marítimo; y finalmente, declaran de utilidad e interés público las principales actividades y servicios marítimos (Artículos 10. al 14).

El Libro Segundo, formado por el Título Único bajo el rubro "Del Régimen Administrativo de la Navegación", reglamenta lo relativo a:

Las Autoridades Marítimas (Capítulo I).

Los Puertos, en su régimen y operación, los de administración estatal y los de administración descentralizada (Capítulo II Secciones A, B y C).

La navegación marítima, en sus normas generales (Capítulo III).

El auxilio, el salvamento y los naufragios (Capítulo IV).

La matrícula y el abanderamiento de los buques (Capítulo V).

Y el Registro Público Marítimo Nacional (Capítulo VI).

El Libro Tercero es el que contiene las normas relativas al Comercio Marítimo, y comprende cuatro Títulos que se ocupan, respectivamente, De las Cosas, De las Personas, De los Contratos y De los Riesgos.

El Libro Cuarto, compuesto de un solo Título, regula lo atinente a las maniobras en los puertos.

Nuestro tema, Las Cosas del Comercio Marítimo, se construye, pues, al Título I del Libro Tercero, mismo Título que en sus seis capítulos, trata sucesivamente de las siguientes materias:

La construcción del navío;

La propiedad y copropiedad de los buques;

Los privilegios marítimos;

La empresa marítima;

La fortuna de mar; y

El abandono de los buques.

A tales materias de reglamentación hemos de referirnos en este trabajo, procurando ceñirnos al citado orden consagrado en la Ley.

II.- ESTUDIO GENERAL DEL BUQUE.- Con vistas a sistematizar el examen del buque o navío -la cosa de comercio marítimo por excelencia- debemos considerar su concepto, su naturaleza jurídica y sus clasificaciones.

a).- Concepto. - El término "navío" deviene de la nomenclatura latina "navi, navium", que pasa de Roma a la Edad Media, a través de su empleo por parte de los traductores de las originales Leyes Rodias, permaneciendo en el Código de Teodosio y, a finales del siglo IX, en las Basílicas,

de las que se extiende a todo el Mediterráneo Oriental y, poco después a los países occidentales de Europa, pues el vocablo "nau" aparece en el Consulado del Mar. En las Site Partidas, de 1266, es empleado el término "nao", que posteriormente es el substituído por la palabra "navío" y por la de "nave", figurando este último en el Código Español de 1829 (23).

Por lo que respecta al término "buque" -sinónimo de navío en el derecho marítimo-, se dice que deriva del celta "buc", significando magnitud, tamaño. En términos generales -dice González Lebrero- podemos aceptar que histórica y etimológicamente representa capacidad interna, hueco, y con ese alcance la emplea Cervantes en sus 'Trabajos de Persiles y Segismunda' cuando escribe: 'aserraron el bajel por la quilla haciendo un buco'" (24).

Mas la palabra "buque" aparece, con ese sentido de capacidad en la primera edición del diccionario de la Academia Española (1726), y así se encuentra en las Ordenanzas del Bilbao, en las que "se ordena y manda que las gabarras y barcos que hayan de ocuparse de llevar y traer mercaderías en esta villa, hayan de tener por lo menos un buque, medidas y marca que previene la Ordenanza de esta noble villa" (25).

El buque o navío asume una importancia primordial en la disciplina jurídico-marítima en virtud de que es el vehículo mediante el cual se ejerce la navegación, con lo cual centra todos los hechos y relaciones que en ésta se suscitan, y brinda así la "cosa" imprescindible para que se reali-

(23). - Fariña, ob. cit., p. 13.

(24). - González Lebrero, ob. cit., p. 71.

(25). - Idem, misma p.

ce el objeto del derecho marítimo, que no es otro que la propia navegación. Por esto se ha expresado que "La concepción del buque resulta fundamental, pues con ella se enmarca la función normativa del derecho de la navegación" (26).

Pero, a pesar de la superlativa importancia del buque resulta curioso observar que los tratadistas no encuentran una concepción uniforme, valedera para todos, de ese instituto. Y esta disensión de criterios se ha reflejado en algunas apreciaciones legales. Así, por ejemplo, en el Reglamento para la organización y régimen del Registro Mercantil, vigente en España, se preceptúa que "para los efectos del Código de Comercio, se considerarán buques, no sólo las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado a servicios de la industria o del comercio marítimo" (27).

Esta apreciación rebasa con mucho el concepto más aceptado, que sostiene la automovilidad del buque, y gran parte de los aparatos flotantes mencionados en la transcrita definición carecen de ella,

Algunas otras de las muchas definiciones que acerca del concepto de buque se han elaborado, son las siguientes:

"buque es cualquier construcción flotante destinada a la navegación" (28).

"Barco o embarcación es el vaso de madera, hierro u otro mate-

(26). - González Lebrero, ob. cit., p. 71.

(27). - Tomado de Fariña, ob. cit., p. 14.

(28). - Atilio Malvagni, Curso de derecho de la navegación, Buenos Aires, 1946, p. 16.

rial que flota y que impulsado y dirigido por un artefacto adecuado interno o externo, es apto para transportar por el agua personas o cosas o para servir de depósito o para ser utilizado en actividades-comerciales e industriales" (29).

"Cualquier embarcación empleada en el transporte de mercancías por mar" (30).

"Buque designa todo flotador, de cualquier naturaleza que sea, excepto un hidroavión amarrado, susceptible de ser utilizado como medio de transporte en el agua" (31).

Creemos, sin embargo, que la mejor forma de captar la noción del término que nos ocupa, es precisando, como lo hace el maestro Cervantes Ahumada, que el propio concepto de buque es un concepto jurídico, que se define por dos elementos: la aptitud para navegar en mar abierto y el destino a la navegación, o sea, el tráfico marítimo. Por lo demás, en cuanto cosa de comercio marítimo, el buque es un ente compuesto, en primer lugar, por el casco, o sea, el casco flotante, y en segundo lugar, los accesorios (máquinas, velas, anclas, camarotes, etc.); debiéndose aclarar que el accesorio es parte integrante de la unidad, que es la universalidad de hecho. Empero, entre tales accesorios debe distinguirse entre indispensables (máquinas, anclas, etc.), y no indispensables, como

-
- (29). - Legislación argentina; Decreto-Ley 19492/44, sobre cabotaje nacional.
(30). - Derecho Internacional: Convenio de 1924 para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque.
(31). - Reglamento de prevención de abordaje del anexo B del Convenio de Seguridad de la Vida Humana en la Mar de 1948.

serían los ordenamentales (32).

En contra de esta opinión se pronuncia Brunetti, al considerar que todo accesorio es indispensable, inclusive el ornamental (33). Nuestra Ley se inclina también por esta postura, pues su artículo 107, al expresar que el navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho, dispone que "se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los "fletes devengados".

Podemos decir, resumiendo, que el buque es el artefacto apto para navegar en mar abierto y destinado al tráfico marítimo, estando integrado por el vaso flotante y sus pertenencias y accesorios.

b). - Naturaleza jurídica. - La naturaleza jurídica del buque constituye uno de los aspectos del derecho marítimo en que más se patentiza la singularidad de la materia, pues no obstante que se considera al propio navío como un bien mueble, la reglamentación a que está sujeto demanda normas de excepción en relación con la de los bienes muebles en general. Conviene por tanto, a efecto de evaluar el sentido de las disposiciones *suigeneris* que al buque le son aplicables, hacer un examen previo de las prescripciones generales de derecho común.

"La distinción entre muebles e inmuebles dice Rojina Villegas - debería partir de la naturaleza de las cosas, de tal suerte que serían muebles aquellos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya sea por

(32). - Ob. cit., p. 589.

(33). - Ob. cit., T.I. p.

si mismos, como los animales, semovientes, o por efecto de una fuerza exterior. En cambio, los inmuebles serían aquellos que no pueden trasladarse de un lugar a otro; la fijeza es lo que les daría dicho carácter" (34).

En el mismo sentido, nuestro Código Civil, a través de su artículo 753: "son muebles por su naturaleza, los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro, ya se muevan por sí mismos, ya por efecto de una fuerza exterior".

El propio autor acabado de mencionar destaca que la antedicha clasificación es importantísima porque, entre otras razones, el régimen de los inmuebles es un régimen jurídico especial que toma en cuenta las ventajas de la inmovilización o fijeza para crear un registro, un sistema de publicidad, de requisitos y de garantías que no es factible tratándose de muebles; para los inmuebles se establece el Registro Público de la Propiedad, en el cual se registra toda variación en los derechos reales sobre inmuebles y se hace del conocimiento de los terceros mediante un sistema de publicidad; en suma, los derechos reales sobre inmuebles tienen un régimen jurídico distinto de los que se constituyen sobre muebles, tomando en cuenta la posibilidad de inscripción. También destaca el aludido maestro que, en cuanto a la forma, se hacen connotadas distinciones tratándose de muebles y de inmuebles; la principal es de que toda enajenación de inmuebles requiere mayores formalidades que la de muebles. Los contratos traslativos de dominio requieren para su validez la forma escrita; en cambio, en la enajenación de muebles, ex-

(34). - Rafael Rojina Villegas, Derecho Civil Mexicano, Tomo Tercero, Volumen I, tercera edición, Bienes y Derechos reales, México, 1954, Librería Robredo, p. 271.

cepto en la donación, no se exige la forma escrita. "En estas manifestaciones-concluye- se comprueba cómo aún dentro del derecho moderno se concede mayor importancia a la riqueza inmueble con respecto a la mueble, puesto que se le protege más" (35).

Aplicando las anteriores nociones al tema que nos ocupa, observamos que, en primer término, resulta obvio que el buque, desde el punto de vista físico y toda vez que su destino es navegar, esto es, desplazarse de un lugar a otro, es un bien mueble. Por tanto, de sobre se explica lo dispuesto por el artículo 106 de la Ley de Navegación en el sentido de que "Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles".

Pero, en segundo lugar, también observamos que a los navíos les es aplicable el régimen de publicidad que en derecho común es privativo de los inmuebles. Tal régimen se concretiza en el llamado Registro Público Marítimo Nacional, pues en él deben inscribirse los siguientes actos entre otros:

1o. - La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, con sus características y especificaciones, así como los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave.

2o. - Los gravámenes sobre los buques.

En consecuencia, este régimen publicitario constituye una excepción respecto del trato que se da a la generalidad de los muebles.

Abundando en este punto, el artículo 111 de la propia Ley de Na-

(35). - Idem, ps. 272-273.

vegación prescribe que "Los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave, deberán constar en escritura pública".

Otra norma general de inmuebles que se aplica a los buques es la que permite que éstos puedan ser hipotecados. Más a tal tema nos hemos de referir con posterioridad.

Ya González Lebrero ha explicado en forma diáfana los motivos a que obedece la aplicación al buque de determinadas normas propias de los bienes inmuebles, pues manifiesta que por el gran valor económico y la importancia y trascendencia económica del acto navegatorio, se impone dotar al buque de un tratamiento jurídico adecuado que tutele la seguridad de los contratos sin afectar la celeridad de las operaciones, a través de derogaciones al régimen de los bienes muebles, en particular la sustitución del principio de que en materia de muebles la posesión vale título, por un sistema publicitario. "Con este motivo-agrega- algunas veces se ha calificado al buque como un bien mueble sui generis..." (36).

Esta peculiar naturaleza de los buques ha motivado que, históricamente, haya sido alternativa su calificación como mueble o inmueble. En efecto, en el derecho romano los navíos fueron considerados como bienes muebles. Pero en los siglos XV y XVI se proyecta la tendencia contraria, siendo equiparados a los bienes inmuebles. Así, en el Código de Las Partidas se establece cierta similitud entre los buques y las propiedades urbanas o rústicas (en la Partida V se expresa que "quien vende nave, casa o cabaña de ganado la debe fazer o sana"). También en Francia y otros países se sigue esa tenden-

(36). - Ob. cit., p. 73.

cia de dar el carácter de inmuebles a las naves, en la misma declina a raíz de expedida un Edicto de 1666 y la Ordenanza Francesa de 1681, pues éstos declaran que son cosas muebles. A partir de entonces, la casi totalidad de las legislaciones han optado por esa solución (37).

Sin embargo, como ya quedó expresado, los buques son bienes muebles sobre lo que reacen singulares excepciones. En este sentido, también Fariña es concluyente: "Los buques-dice- son bienes o cosas de una naturaleza jurídica especial. El buque constituye un patrimonio con una actividad marítima supeditada a riesgos, responsabilidades y regímenes característicos, autónomos del derecho terrestre. El derecho público interfiere en muchos aspectos de este régimen jurídico de los buques. Las principales relaciones jurídicas a que dan lugar las navegaciones tienen marcado carácter internacional. Todas esas circunstancias hacen de los buques una categoría de bienes sui generis" (38).

c).- CLASIFICACION DE LOS BUQUES.- Son varios los aspectos bajo los cuales los navíos pueden ser clasificados. Nos limitaremos a algunos de ellos;

a"). - De acuerdo con sus objetivos, se distinguen dos grandes categorías; buques de la marina militar y buques mercantes. Aquéllos, están destinados a las necesidades de la defensa nacional y comprenden una amplia variedad de clases; de combate, transportes, de aprovisionamiento, etc. Los segundos, tienen como finalidad la atención de las necesidades del comercio y de la industria, por lo que integran la marina mercante.

b"). - Por la índole del tráfico, los buques pueden clasificarse en buques

(37). - Fariña, ob. cit., p. 16

(38). - Idem. misma p.

de carga, de carga y pasaje.

c"). - Según los medios de propulsión, debe distinguirse entre buques de propulsión mecánica, buques propulsados a vela y buques de propulsión mixta. Esta clasificación tiene especial interés porque el Convenio de Seguridad de la Vida Humana en la mar, de 1948, no es aplicable a los buques que carecen de propulsión mecánica.

d"). - En atención a la modalidad del tráfico, existen buques de líneas regulares y buques de tráfico eventual o "trampa", que se diferencian de aquéllos en que no tienen itinerarios prefijados y sistemáticos en el transporte de los cargamentos que usualmente reciben (maderas, minerales, cereales, etc.).

d"). - El buque como universalidad de hecho. El buque constituye una construcción unitaria integrada por la concurrencia de cosas diversas que pierden su individualidad desde el momento en que se vinculan en función del destino del propio navío, o sea, el ejercicio de la navegación. En esta unidad quedan, pues, agrupados todos los accesorios y pertenencias usuales, mismos que están descritos, v. g., en el Proyecto Malvagni en los siguientes términos: "La expresión buque comprende no solamente el casco, mastiles, velas y las máquinas principales y auxiliares, sino también todas las demás pertenencias, fijas o sueltas, que son necesarias para su servicio, maniobra navegación y adorno, aunque se hallen separadas temporariamente. No están comprendidas en ellas las pertenencias que se consumen con el primer uso" (Artículo 215 (39)).

(39). - Tomado de Lebrero, ob. cit., p. 76

Es así que surge el navío como cosa compuesta por partes y accesorios, pero que tienen el común y unitario destino de la navegación. Se conforma así una vinculación teleológica que hace del buque una universalidad de hecho, esto es, un todo -orgánico de cosas orientadas hacia un mismo objetivo económico. La distinción precisa entre parte y accesorios es en realidad secundaria, pues, como expresa Lebrero, "Por tratarse de una cosa cuya composición resulta de la fusión de muchas otras con vocación ideológica y económica unitaria, nos parece inadecuado plantear una relación jerárquica entre 'partes' y 'accesorios', ya que unas y otros, en un mismo pte de igualdad, cumplimentan el objetivo funcional del buque que, como universalidad, es tal si se halla reunido todo lo necesario para su servicio, maniobra y navegación y deja de serlo si falta ya sea una parte, ya un 'accesorio'" (40).

En relación con nuestro Derecho, se impone mencionar nuevamente el artículo 107 de la Ley de Navegación, antes citado, pues expresamente declara que "El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho..."

Como veremos, esta característica esencial del buque como universalidad, produce importantes efectos en relación con determinados aspectos de la actividad navegatoria.

e). - El buque y las normas reguladoras de su construcción. De conformidad con la doctrina son dos las formas de contrato mediante el cual puede ser construido un buque. La primera consiste en el llamado contrato

(39). - Tomado de Lebrero, ob. cit., p. 76.
(40). - Ob. cit., p. 76.

de construcción "por economía", que se caracteriza porque en él el propietario del navío aporta los materiales para la construcción del mismo. Tal supuesto lo previene la Ley de Navegación en los términos siguientes: "Artículo 101. - Si el presunto propietario o naviero aportare los materiales para la construcción de un buque, se aplicarán las normas relativas al contrato de obra, y el navío se considerará de su propiedad desde que se inicie la construcción".

El otro contrato de construcción es el llamado "a forfait", mediante el el presunto adquirente de un buque encarga a un astillero su construcción, mismo astillero que debe aportar todos los materiales necesarios para ello. El naviero, por su parte, se obliga a pagar un precio fijo. En nuestra Ley, el artículo que contempla este supuesto y señala la solución, es el 102, que a la letra dice: "Si en el contrato de construcción se estableciera la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, el contrato se considerará como de compra-venta de cosas futuras y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción".

En lo que respecta al caso de que el navío resulta con defectos o vicios ocultos demandados de la construcción, la Ley indica que la acción de responsabilidad en contra del constructor prescribe en dos años a partir de la fecha en que tales defectos o vicios se descubran, pero en ningún caso podrá exceder el término de cuatro años a partir de la fecha en que el navío haya sido puesto a disposición de quien contrató su construcción. Es decir, no obstante que los vicios no se descubran, la prescripción correrá y su término será de cuatro años (artículo 103).

Esta prescripción encuentra también una diferencia notoria, en cuanto al término, en relación con la dispuesta para el derecho común, pues en éste es de seis meses. En efecto, el artículo 2142 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales previene: "En los contratos conmutativos, el enajenante está obligado al saneamiento por los defectos ocultos de la cosa enajenada que la hagan impropia para los usos a que se la destina, o que disminuyan de tal modo este uso, que al haberlo conocido el adquirente no hubiere hecho la adquisición o habría dado menor precio por la cosa". Y el término de prescripción de la acción nacida de la transcrita norma, está fijado por el artículo 2149 del propio Ordenamiento, que expresa que, entre otras, dicha acción se extingue a los seis meses, contados desde la entrega de la cosa enajenada.

Por lo general, las normas que regulan la construcción de los buques, traducen el acentuado carácter de interés público que preside a los lineamientos principales del derecho marítimo, y que dimana de la importancia que para el comercio de cada nación representa la navegación. De ahí que, como expresa Lebrero, la intervención estatal en las actividades marítimas origine un extenso orden de reglamentaciones que, afectando a los particulares, tienen sin embargo carácter general, como normas destinadas a regir situaciones, intereses y actos genéricos, estableciendo una tutela sobre determinadas actividades, ordenando el funcionamiento de otras, fijando prohibiciones y señalando sanciones a la infracción de lo legislado (41).

A ese propio carácter de interés público de las normas de derecho

(41). - Ob. cit., p. 10.

marítimo, se refiere Brunetti en los siguientes términos: "Se advierte en el funcionamiento de las instituciones de derecho marítimo los elementos que pertenecen al mismo tiempo al campo del derecho privado y al público, implicando relaciones entre los particulares subordinados y conexos a las relaciones entre los particulares y la pública administración. La navegación -agrega- comprende, por tanto, normas que contienen alguna vez disposiciones dirigidas a los particulares, especialmente en lo que atañe a las prerrogativas de la propiedad naval y a la actividad de las personas que participan en la navegación. De lo cual resulta que el derecho de la navegación se presente como un complejo de disposiciones, enlazadas unas con otras, de derecho privado, de derecho público administrativo, de derecho público interno e internacional y, de derecho penal, financiero y procesal". (42).

Justamente, ese entrelazamiento de normas de derecho privado y público administrativo es notorio en la reglamentación que nuestra Ley de Navegación contiene acerca de la construcción de los buques; y nada mejor para comprobarlo, que mencionar las disposiciones relativas.

Por principio de cuentas, se patentiza la intervención estatal desde el momento mismo en que los astilleros deben obtener autorización de la autoridad marítima para construir buques (Artículo 98). Asimismo, el iniciarse la construcción debe darse aviso a la autoridad marítima, con las indicaciones de las características que el buque ha de tener; los planos de construcción deben ser aprobados previamente por la propia auto-

(42).- Ob. cit., Tomo I, p. 22.

ridad citada o comprobarse ante la misma que han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida. También, queda a la Secretaría de Marina la facultad de ordenar que se suspenda la construcción de una nave cuando no se cumplan los requisitos de seguridad que debe tener para la navegación. (Artículo 99 y 100).

Otro aspecto de la intervención del Estado debido al interés público que asiste a la navegación, se manifiesta a través de la obligación que tiene el naviero y los constructores de inscribir el contrato de construcción del buque en el Registro Público Marítimo Nacional.

Consecuentemente, en dicho Registro deben inscribirse también, a más de los actos de adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques, que ya mencionábamos con anterioridad, los siguientes:

1. - Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias, con su características y finalidades.
2. - Las concesiones para establecer astilleros, diques y veraderos.
3. - Las concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.
4. - Las escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.
5. - Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública.
6. - Los gravámenes sobre los buques. (Artículo 96).

Para finalizar con el examen de las normas reguladoras de la construcción del navío, contenidas en la Ley de Navegación, hemos de mencionar la del artículo 104, que permite que el buque en construcción pueda ser hipotecado. Obviamente, esta prescripción constituye otra excepción al régimen general de bienes muebles, pues la institución hipotecaria es propia solamente de los inmuebles. En capítulo posterior examinamos

con mayor detenimiento este otro atributo singular del buque.

III. - LA PROPIEDAD DEL BUQUE. - Nuestra Ley de Navegación al tratar de la propiedad de los buques (Sección A del Capítulo II del Título relativo a las Cosas de Comercio Marítimo), emite la declaración general consistente en que "Se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles" (Artículo 106). Dada la ubicación de esta norma, se previene así, tácitamente, que la propiedad de los navíos puede ser adquirida por cualquiera de los medios que la ley común reconoce para ese efecto, en materia de bienes muebles. Sin embargo, algunos de esos medios presentan caracteres muy propios, que no comparten los usuales del propio derecho común.

Entre unos y otros medios de adquisición, los tratados reconocen los siguientes:

a). - La construcción. - Hablando visto ya esta forma de adquisición de los buques, sólo nos resta agregar que ella ha sido objeto de eficaz tutela internacional, en virtud de que la construcción de buques, técnicamente, amoldarse o ceñirse a medidas de previsión y seguridad especiales que son necesarias para la salvaguarda de las vidas de tripulantes y pasajeros. Así, el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en la Mar, de 1948, y la Convención Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, de 1960, fueron signados con aquellos propósitos de máxima seguridad de los navíos, desde el momento mismo del inicio de su construcción.

b). - El embargo. - El embargo o secuestro es la medida preventiva

de retención de un buque para asegurar la efectividad de créditos que, por distintas causas, puedan haberse presentado contra el propio navío, acordándose por la autoridad judicial el embargo preventivo hasta el pago de esos créditos justificados. En caso de insolvencia, puede procederse a la venta judicial del buque en subasta para el pago de los acreedores. El embargo puede constituir una forma de adquisición de la nave precisamente cuando se llega a su ejecución, esto es, a su venta judicial en subasta pública,

c). - La presa. Constituye un procedimiento que sólo se practica en tiempo de guerra, y consiste en que los países en conflicto pueden apoderarse de los buques enemigos y aún de los neutrales.

d). - La confiscación. Es una medida administrativa que las leyes especiales sobre el contrabando imponen a veces como sanción conjunta con otras contra el buque que ha sido instrumento en delitos graves previstos en las reglamentaciones aduaneras. Como efecto de ella, el propietario del buque pierde la propiedad del mismo (43).

e). - El hallazgo. - Opera cuando alguna o algunas personas localizan o encuentran un buque abandonado. En puridad, no es un medio de adquisición de propiedad de la nave abandonada, pues su efecto consiste en que determinada parte del valor del buque sea entregada a los halladores, como recompensa a su acción localizadora.

f). - El abandono. - Es una institución peculiar del derecho marítimo mediante la cual el asegurado en el contrato de seguro marítimo pue-

(43). - Farfán, ob. cit., p. 30.

de exigir en determinadas circunstancias la suma asegurada a cambio de transferir al asegurador del buque todos los derechos relativos al mismo, en el momento de un siniestro. Obviamente, en este caso, se produce una forma de adquisición de propiedad del navío, pues ésta pasa al asegurador.

En cambio, no es forma de adquisición de propiedad de un navío, la otra institución jurídico-marítima que también recibe el nombre de "abandono" y en la cual el propietario abandona el buque para limitar su responsabilidad a los márgenes de la llamada "fortuna de mar". A esta institución nos referimos después en forma más extensa, no sin dejar aclarado que tal abandono, en cuanto tal, no constituye la transmisión de la propiedad. Pero sí, en última instancia, producidos todos sus efectos, y cuando un acreedor opta por tomar para sí el buque, se dé hasta entonces la transferencia de propiedad. Distinguiendo ambas formas de abandono, Farfán expresa: "El abandono a los aseguradores, a diferencia del anterior, constituye un título traslativo de propiedad. Es incompatible con el abandono a los acreedores. Puede revocarse hasta el momento de ser aceptado; no puede ser parcial ni condicional. El propietario del buque hace la declaración de abandono, y aceptada por, los aseguradores, se transfiere la propiedad del buque con efecto retroactivo al día de la declaración. Con el buque se transfieren sus accesorios, y en el pasivo pasan a los aseguradores los vínculos reales de la nave-hipotecada naval, los préstamos y los créditos privilegiados-. Este abandono puede tener lugar en los casos de naufragio, de captura de guerra o por piratas, de embargo, de arresto o incautación de orden de un gobierno, por innavegabilidad del buque, por pérdida o deterioro que

alcance determinado valor, por presunción de pérdida, por falta de noticias del buque" (44).

g). - La compraventa. - Medio mas general de adquisición de los buques, la compraventa se funda principal pero no exclusivamente en las disposiciones relativas del derecho común, pues, según hemos visto, se aplican ciertas normas privativas de la materia, que modifican un tanto este medio de adquisición, como, por ejemplo, que la compraventa se realice por escrito y mediante la entrega, del vendedor al comprador, de la certificación de la hoja de inscripción del buque en el Registro Marítimo, hasta la fecha de la venta.

Por tanto, en lo que no contravengan las disposiciones especiales de la Ley de Navegación, son aplicables a la compraventa de los buques las disposiciones del Capítulo I, Título Sexto, Libro Segundo del Código de Comercio y, supletoriamente, las relativas del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales.

h). - La prescripción. - En virtud de la naturaleza *suigeneris* de los buques, en mérito de la cual le son aplicables algunas normas propias de los bienes inmuebles, como el registro, el plazo de su adquisición por prescripción es similar al de éstos. "Los buques -dice González Lebrero-, aunque bienes muebles, según la calificación legal, están registrados... no siendo de aplicación el principio de que la posesión vale título. Aquéllos pueden ser adquiridos por prescripción, vale decir que la persona que ha poseído continuada y pacíficamente un buque durante el tiempo fijado por la ley, adquiere el derecho de propiedad

(44). - Ob. cit., p. 31

sobre él" (45).

En nuestro derecho, ante el silencio de la Ley de Navegación sobre el punto, es de considerarse aplicable la norma contenida en el artículo 1046 del Código de Comercio, que a la letra dice: "La acción para reivindicar la propiedad de un navío prescribe en diez años, aun cuando el que lo posea carezca de título o de buena fe.

"El capitán de un navío no puede adquirir éste a virtud de la prescripción".

Esta última imposibilidad legal se explica sobradamente; al gobernar el buque a nombre de otro, el capitán es un mero tenedor del bien y representante de la posesión del propietario, razones elementales para que no pueda adquirir por prescripción.

Mencionados los principales medios de adquisición de la propiedad de los buques, puntualizaremos en seguida los escasos lineamientos que en esta materia consagra la Ley de Navegación:

1o. - Deben aplicarse a los navíos las normas relativas a los bienes muebles.

2o. - El navío y sus pertenencias constituyen una universalidad de hecho.

3o. - El derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no puede ser opuesto a quienes tienen privilegios sobre la misma (Sobre este punto volveremos con posterioridad, en el estudio de los privilegios marítimos).

(45). - Ob. cit., p. 90.

4o. - En relación con los accesorios indispensables para la navegación, puede constituirse la copropiedad.

5o. - La enajenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios.

6o. - Obligación de hacer constar en escritura pública los actos constitutivos, traslativos o extintivos de propiedad y los derechos reales sobre la nave. (Artículo 106 a III).

IV. - LA COPROPIEDAD DEL BUQUE. - "Para facilitar la copropiedad de un navío -dice el artículo 112 de la Ley de Navegación-, el derecho de propiedad sobre el mismo se considerará dividido en cien quirates. Sin perdes su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad".

El citado Ordenamiento sigue así el sistema inglés, de antigua raigambre, que concibe a la parte alícuota de cada compropietario un buque con el término "quirate". Importa, pues, hacer una mención, así sea breve, de la institución de derecho común que fundamente esta modalidad marítima.

Existe copropiedad cuando una cosa o un derecho patrimonial pertenecen, pro indiviso, a dos o más personas; y esto quiere expresar que los copropietarios no tienen dominio sobre partes determinadas de la cosa, sino un derecho de propiedad sobre todas y cada una de sus partes en cierta proporción, es decir, sobre parte alícuota. En consecuencia, ésta es una parte ideal determinada desde el punto de vista aritmético, en función de una idea de proporción. No es, pues, una parte de la cosa desde el punto de vista material, pues esto implicaría la división de la

cosa, y, por ende, haría cesar la copropiedad; sino que, como queda expresado, es una representación mental (46).

Justamente, a tal concepto corresponde el de "quirate"; o sea, el buque se encuentra idealmente dividido en cien partes alícuotas, que son los quirates, de tal suerte que cada copropietario puede ser titular de uno o más de ellos.

Ahora bien, son tres los principios fundamentales que rigen el Instituto de la copropiedad de derecho, a saber:

1o. - Todo acto de dominio, sea jurídico o material, sólo es válido si se lleva a cabo con el consentimiento unánime de todos los copropietarios.

2o. - Los actos de administración de la cosa objeto de la copropiedad deben llevarse a cabo por la mayoría de personas y de intereses, y comprenden todos aquellos actos de conservación y uso de la cosa sin alterar su forma, substancia o destino.

3o. - En materia de copropiedad opera el llamado "derecho del tanto", que consiste en que, para que pueda ser vendida una parte alícuota, el copropietario interesado en ello debe notificar a los otros para darles preferencia (47).

Estos principios han sido acogidos íntegramente por las normas relativas de la Ley de Navegación, pues, coincidiendo con el primero, dispone que "La venta de una nave sujeta al régimen de copropiedad requerirá el acuerdo unánime de los quiratarios". A este lineamiento general se impone una moderada limitación: "Si votaran setenta y cinco de ellos

(46). - Ob. cit., p. 357-358.

(47). - Idem, p. 359.

por la venta, el Juez, a solicitud de alguno, podrá autorizarla, previa audiencia de los disidentes" (Artículo 114).

En relación con el segundo principio anotado, se encuentra el siguiente relativo de la Ley mencionada: "Las deliberaciones de los copropietarios de un navío se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el Juez" (Artículo 113).

Respecto del tercer lineamiento, el artículo 115 de la Ley expresa que "Todo quiratario tendrá acción para pedir al Juez la orden de reparación de la nave. Si el Juez la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar a la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán derecho del tanto".

CAPITULO TERCERO.

LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS.

- I. - Concepto.
- II. - Los privilegios maritimos contemplados por nuestra Ley de Navegación.
- III. - Examen especifico de la hipoteca naval.

1. - CONCEPTO. - Jurídicamente, la noción de "privilegio" trae aparejada la de prelación o preferencia de un derecho para su pago. Obviamente, este concepto es extensivo al derecho marítimo, mismo en el cual asume, por cierto, singular relevancia en virtud de que comprende los diversos créditos y gastos de cuyo pago preferencial depende el continuado y eficaz funcionamiento del buque.

Al respecto, González Lebrero expresa que "Se entiende por privilegio el derecho dado por la ley a un acreedor para que se le pague con preferencia a otros, concepto que puede hacerse extensivo a los privilegios marítimos (48).

Pero es el maestro Cervantes Ahumada el que nos proporciona una completa definición del aludido instituto: "se entiende por privilegio marítimo un derecho real de garantía sobre el buque y sus accesorios, para que el crédito garantizado se pague con preferencia exclusiva en relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación" (49).

El término definido es de naturaleza genérica, pues comprende los diversos créditos o derechos que la ley estima como de pago pre-

(48). - Ob. cit., p. 383.

(49). - Ob. cit., p. 644.

ferente. Comprende, por tanto, entre otros varios, a la hipoteca, que, no obstante, ha figurado en forma errónea en ciertas legislaciones, al lado de los privilegios, como si se tratara de otro género o especie aparte, no encuadrable dentro de ellos. Tal error, que nuestra Ley de Navegación se cuidó de superar, hablando "De los privilegios marítimos", se encuentra, por ejemplo, en el Código Italiano de la materia (que trata "de los privilegios y de la hipoteca) y aún en el "Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas", como el propio título lo indica.

La hipoteca es, pues, una especie de los privilegios marítimos; y, debido a su importancia, la tratamos en inciso aparte después de aludir a los restantes derechos preferenciales.

II. - LOS PRIVILEGIOS MARITIMOS CONTEMPLADOS POR NUESTRA LEY DE NAVEGACION. - En su artículo 116, el citado Ordenamiento relaciona los siguientes privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios:

- a). - Los créditos derivados de relaciones laborales,
- b). - Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.
- c). - Los gastos de asistencia y salvamento.
- d). - La cuota que le corresponde en las averías gruesas o comunes.
- e). - Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje y otros accidentes marítimos.
- f). - Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del

buque o para la continuación del viaje.

g). - Las hipotecas y prendas debidamente registradas.

h). - Las primas del seguro.

A continuación examinaremos por separado tales privilegios.

a). - Aunque justificada ahora por los principios que rigen al Derecho del Trabajo, la preferencia de los créditos dimanados de relaciones laborales tienen una indiscutible raíz jurídica-marítima, según puede apreciarse o inferirse de los siguientes antecedentes históricos.

1o. - En el apartado 100, Capítulo veinticuatro, de las Ordenanzas de Bilbao, se dispone que, respecto del pago de sus salarios, los marineros tendrán un privilegio sobre las naves y sus aparejos, los que podrían sacar a remate, para pagarse con preferencia a cualesquiera otros acreedores.

2o. - Los códigos de Comercio mexicanos de 1884 y 1889 fijaron el principio de la indemnización por riesgos de trabajo, al disponer que el marino enfermo tenía derecho a su salario, además de la asistencia médica correspondiente.

3o. - El derecho a una indemnización se encuentra también en las viejas leyes del mar, ya que establecían la obligación del naviero de abonarla cuando el marino muriese en defensa de la nave (50).

Pero, como es de explicarse, dada la importancia que en la Época Contemporánea ha tomado el Derecho Laboral, y toda vez que es el que aglutina todas las relaciones de trabajo, las normas que regulen el tra-

(50). Cervantes Ahumada, ob. cit., p. 719-720.

bajo en los buques se han desplazado del ámbito jurídico-marítimo al del propio Laboral, razón por la que éste contempla todo lo esencial relativo a tal trabajo.

Así, en nuestro medio, la Ley Federal del Trabajo destina un capítulo especial al trabajo en el mar. De él nos importa destacar que sus normas protectoras se aplican a los tripulantes del buque, que son "los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestros, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como tales por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñan a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador, y figuran en la lista de tripulantes" (artículo 188).

Son, pues, todos éstos, los trabajadores que disfrutan del privilegio marítimo de primer rango para el pago de los créditos que se derivan de la labor que desempeñan en el buque. Por ello es que el artículo 203 de la propia Ley Federal del Trabajo, en concordancia con el 116 de la Ley de Navegación, dispone que los salarios y las indemnizaciones de los tripulantes disfrutan de preferencia sobre el buque, sus máquinas, aparejos, pertrechos y fletes, aún cuando sean propiedad de terceros agregando que "Cuando concurren créditos de trabajo procedentes de diferentes viajes, tendrán preferencia los del último".

Debe decirse, no obstante, que si bien es cierto que las modernas leyes de trabajo, por sus especiales lineamientos deducidos de la justicia social que les preside, han incorporado las normas relativas a

los servicios de los tripulantes, también lo es que ya tradicionalmente los problemas laborales del mar habían recibido una especial tónica jurídico-marítima basada en la consideración de los propios problemas como de interés público en atención a varias razones: el medio en que el trabajo se presta; el alejamiento del trabajador de la tierra y de su familia; su imposibilidad para separarse de la nave (lugar de su trabajo) en las horas de descanso; las situaciones de peligro frente a los riesgos del mar, etc. En esencia, todas estas situaciones exclusivamente marítimas, justificaron en primera instancia, y antes de la aparición de los aludidos lineamientos jurídico-sociales, la estimación, como privilegiados, de los créditos de los tripulantes de los buques.

b). - Los créditos en favor del fisco ocupan lugar preferencial en todo-derecho común, ya que los ingresos del Erario suponen el interés público por excelencia. De esta suerte, el privilegio marcado por la Ley de Navegación en orden a los propios créditos citados, no es más que el reflejo de la norma de mayor generalidad contenida en el artículo 2980 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federales, que expresa: "Preferentemente se pagarán los adeudos fiscales provenientes de impuestos, con el valor de los bienes que los hayan causado". Consecuentemente, el buque, generador primario de los créditos a favor del fisco, es el bien con cuyo valor deben éstos ser cubiertos preferentemente.

c). - Los gastos de asistencia y salvamento producen otro privilegio que la Ley de Navegación, entre otras varias, siguiendo la doctrina anglosajona, contempla unitariamente. En efecto, de conformidad con dicha doctrina, no se establece diferencia alguna entre la asistencia y

el salvamento, razón por la cual éstos se consideran genéricamente como todo auxilio prestado a un buque o a los restos náufragos de una aventura marítima, en peligro. Pero contrariamente, la doctrina latina ha sostenido la singularidad de cada concepto, a pesar de que, ontológicamente, no encuentran diferenciación alguna. Así, la tradición latina considera que la asistencia se cumple siempre respecto de un buque en el que, a pesar del peligro, se mantienen aún la organización y el orden por la presencia de su tripulación, y la vigencia de la autoridad del capitán. Ello indica que asistir supone complementar la labor y los esfuerzos de los tripulantes del buque amenazado, con la finalidad de sustraerlo del peligro o de aminorar las consecuencias dañosas. En cambio, el salvamento se realiza no sólo en cuanto a buques, sino también respecto de cosas que han perdido su condición jurídica de buques, o de restos náufragos de alguna aventura marítima, y presupone la ausencia de tripulación o la total desorganización por la inexistencia, o imposibilidad de ejercicio, de la autoridad del capitán, ante un peligro ya realizado (51).

De todas suertes, el efecto importante, tanto de la asistencia como del salvamento, es el nacimiento de créditos en favor de quien o quienes los prestan, mismos créditos que deben pagarse en forma privilegiada porque originan un derecho real sobre el buque, sus pertenencias y accesorios.

La justificación de este privilegio es claro, pues la salvación del buque, en interés de los propietarios, deviene precisamente de los es-

(51). - González Lebrero, ob. cit., p. 307.

fuerzos realizados en asistencia o salvamento de la propia nave.

d). - La cuota correspondiente en las averías gruesas o comunes. -
"Se llama avería-expresa Cervantes Ahumada- todo daño o gasto extraordinario ocasionado durante la navegación" (52). Por consiguiente, existen las averías-daños, que son los daños extraordinarios que sufran el buque o el cargamento, y las averías-gastos, o sea, los gastos extraordinarios que el capitán realice en relación con la navegación de su buque.

Las averías se encuentran clasificadas en: simples o particulares y gruesas o comunes. Fariña las distingue en forma didáctica: las primeras "son todos los gastos y perjuicios causados en el buque o en la carga que no hayan redundado en beneficio y utilidad común de los interesados en el barco y su cargamento; las segundas, "son todos los daños y gastos que se causen deliberadamente para salvar el buque, su carga o ambas cosas a la vez, de un riesgo conocido y efectivo" (53).

Las averías simples no han ameritado regulación en la Ley de la materia, por no presentar problema jurídico específico y toda vez que sus consecuencias han de ser reportadas por quien haya sufrido el daño o erogado el gasto, independientemente de la acción de repetición contra quien resulte responsable del daño o de la situación que haya originado el gasto (54).

Reglamenta, pues, nuestra Ley, exclusivamente las averías gruesas

(52). - Ob. cit., p. 699.

(53). - Ob. cit., p. 334.

(54). - Cervantes Ahumada, ob. cit., p. 700.

sas o comunes, expresando, por principio de cuentas, la siguiente definición: "Es avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario, ocasionando deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real" (Artículo 256).

En seguida, dispone que el importe de dichas averías será a cargo de todos los interesados en la travesía marítima en proporción al monto de sus respectivos intereses. Dicho importe debe liquidarse tomando como base el valor que las mercancías tengan o hayan de tener en la fecha y puerto de llegada; y para determinar la cuota de contribución en tal liquidación, la masa contribuyente se formará sumando el valor del buque y demás bienes salvados, calculando conforme el que tengan el día de su llegada a puerto, más el valor de la avería. El resultado, como por ciento sobre el valor de los bienes, será la base de la mencionada cuota de contribución (artículos 257, 260 y 261).

En el Convenio Internacional para la Unificación de ciertas Reglas relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimas, firmado en Bruselas el 10 de abril de 1926, se consagran, como un solo privilegio, "Las remuneraciones debidas por salvamento y asistencia y la parte correspondiente al buque en las averías gruesas" (apartado 3 del artículo 2o.) (55).

e). - Los créditos derivados de indemnizaciones por abordaje u otros accidentes marítimos. - En derecho marítimo se entiende por abordaje el choque entre dos o más buques, produciéndose un daño. Por

(55). - El citado Convenio ha sido consultado en la obra ya cit. de Cervantes Ahumada, ps. 647-652.

tanto, los elementos que integran el concepto son: a") - contacto material; b") - entre dos o más buques; c") - con daños resultantes (56).

El abordaje puede ser fortuito o culposo, y éste último, a su vez, simple y doble o múltiple, según sea culpable una dola de las partes, o dos o más, respectivamente.

En el fortuito, o debido a causas de fuerza mayor, existe el principio de que los daños de sufrirlos quienes los hayan recibido. Si existe culpa simple, los daños deben ser reparados por quien la haya tenido. Y si hubiera culpa común, la responsabilidad de cada buque será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente, y si no fuere posible establecer la proporción, se repartirán el importe de los daños por partes iguales.

Tales reglas han sido acogidas por la "Convención para Unificación de determinadas Reglas en Materia de Abordaje", suscrita en Bruselas en 1910 y ratificada por nuestro país en 1929 (Artículo 2o. y 4o.) (57).

Los daños producidos por el abordaje (o por otros accidentes marítimos, según dice nuestra Ley de Navegación), producen la acción civil, que, exigiendo su resarcimiento y el de los perjuicios, tiende a obtener la indemnización correspondiente, con la cual surge el crédito que, según la propia Ley, es privilegiado, solución que se justifica en virtud de que su importe se encuentra destinado, bien a restituir el valor

(56). - Lebrero, ob. cit., ps. 289-290.

(57). - Datos tomados de la obra ya cit. de Cervantes Ahumada, ps. 683.

del buque, si éste se pierde, o bien, a ponerlo nuevamente en condiciones de ejercitar la navegación. Se aprecia aquí, una vez más, la importancia suprema de la "cosa" de comercio marítimo por excelencia, el buque.

f). - Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje. Por cuanto que tienden a preservar la nave o asegurar la prosecución del viaje-objetivos esenciales de la navegación-, tales deudas están consideradas como privilegiadas por nuestra Ley. En el Convenio Internacional relativo, de 1926, tal privilegio se establece en quinto lugar, al tenor siguiente: "Tienen el carácter de privilegiados sobre el buque, sobre el flete durante el cual ha nacido el crédito privilegiado y sobre accesorios del buque, sobre el flete durante el cual ha nacido el crédito privilegiado y sobre accesorios del buque y del flete adquiridos después de comenzado el viaje:

"... Los créditos procedentes de contratos celebrados o de operaciones efectuadas por el Capitán fuera del puerto de matrícula, en virtud de sus poderes legales, para las necesidades reales de la conservación del buque o para la continuación del viaje, sin distinguir si el Capitán es o no al mismo tiempo propietario del buque y si el crédito es suyo o de los proveedores, reparadores, prestamistas y otros contratantes" (artículo 2o.).

g"). - Las hipotecas y prendas debidamente registradas. Como decíamos, la importancia de la hipoteca naval determina que la mención de ella se haga con mayor detenimiento; de ahí que vayamos a tratarla en

en inciso aparte.

Ahora bien, en lo que respecta a la prenda, son de aplicarse al cabo los conceptos fundamentales según la regulación que consagra el derecho común.

Es pues, de estimarse que "La prenda es un derecho real constituido sobre un bien mueble enajenable para garantizar el cumplimiento de una obligación y su preferencia en el pago" (Artículo 2856 del Código Civil).

Sin embargo, la anterior definición legal es incompleta pues omite expresar que el instituto requiere la entrega, real jurídica, del bien. Pero, desde luego, las definiciones doctrinarias sí incluyen dicho elemento, como la siguiente, vertida por el maestro Rojina Villegas: "la prenda es un derecho real que se constituye sobre bienes muebles enajenables, determinados, que se entregan real o jurídicamente al acreedor, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal y su preferencia en el pago, concediéndole además los derechos de persecución y de venta sobre los citados bienes, en caso de incumplimiento (58).

El propio autor mencionado precisa que la prenda, a más de su carácter de derecho real, tiene el de contrato de la misma naturaleza, y además el de accesorio, por lo que su apreciación más completa es la siguiente: "es un contrato real, accesorio por virtud del cual el deudor o un tercero entregan al acreedor una cosa mueble enajenable, determinada, para garantizar el cumplimiento de una obligación prin-

(58). - Rafael Rojina Villegas, Derecho Civil, Contratos, México, 1945, Editorial Iuz, Tomo II, p. 320.

cial, concediéndole un derecho real de la persecución, venta y preferencia en el pago para el caso de incumplimiento, con la obligación de devolver la cosa recibida, una vez que se cumpla dicha obligación (59).

Siendo el buque un bien mueble, enajenable y determinado, es claramente susceptible de prenda, tal como lo supone la fracción VII del artículo 116 de la Ley de Navegación, al postular el privilegio que, por naturaleza, asiste a este contrato real.

h). - Las primas del seguro. - Si en relación con toda clase de bienes el seguro ha llegado a asumir, en el curso de este siglo, el carácter de institución de máxima importancia en el orden jurídico-económico, por cuanto que de él depende en gran parte el equilibrio de las fuentes de riqueza, en lo que atañe específicamente a los buques y la navegación, su relevante papel se hace aún más trascendente en virtud de los variados riesgos que para ellos significa el ejercicio de esta actividad, y que son más numerosos que los que amenazan a cualesquiera otras clases de bienes.

Medida así la importancia del seguro respecto de los buques-cuya reparación o reposición él determina, en los casos indicados-, se explica ampliamente que nuestra Ley de Navegación incluya, como crédito privilegiado, el relativo a las primas del propio seguro.

Después de enumerar los variados créditos privilegiados sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, la ley de navegación consigna algunas normas aplicables a ellos. Así, dispone que los créditos

(59). - Idem, misma p.

relativos al último viaje del buque, serán preferentes a los derivados de viajes anteriores; que los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío; y que los propios créditos privilegiados, con excepción de la hipoteca, se extinguirán en la forma y términos fijados en las leyes respectivas (Artículo 117 a 119). Igualmente, que la acción para exigir el pago de esos créditos, se ejercerá ante la autoridad competente del puerto de su matrícula (Artículo 120).

De las anteriores disposiciones, merece una mayor explicación la relativa a la extinción de los créditos privilegiados. Por cuando que el artículo remite a las "leyes respectivas", en cada caso habrá de verse cuáles son ellas. Por tanto, son aplicables las siguientes:

Por una parte el Código de Comercio, pues dispone que en un año se prescribirán:

"...III. - Todas las acciones derivadas del contrato de transporte terrestre o marítimo.

"...VI. - Las acciones nacidas de servicios, obras, provisiones o suministros de efectos o de dinero para construir, reparar, pertrechar o avituallar los buques o mantener la tripulación.

"...VII. - Las acciones por gastos de la venta judicial de los buques, cargamentos o efectos transportados por mar y tierra, así como los de su custodia, depósito y conservación, y los derechos de navegación de puerto, pilotaje, socorros, auxilios y salvamentos.

"...VIII. - Las acciones que tengan por objeto exigir la indemnización de los daños y perjuicios sufridos por abordaje y averías" (Ar-

título 1043).

En segundo término, la nueva Ley Federal del Trabajo, en lo que toca a los créditos derivados de relaciones laborales (de las tripulaciones de los buques). La disposición relativa expresa: "Las acciones de trabajo prescriben en un año contado a partir del día siguiente a la fecha en que la obligación sea exigible... "(Artículo 516 y 328 de la anterior").

Finalmente, en lo que respecta a las primas del seguro, de que habla el artículo 116 de la Ley de Navegación, opera la ley especial sobre el Contrato de Seguro, que en la disposición aplicable expresa: "Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro prescribirán en dos años, contados desde la fecha del acontecimiento que les dió origen" (Artículo 81).

III. - EXAMEN ESPECIFICO DE LA HIPOTECA NAVAL - Con ser una institución propia de los bienes inmuebles, la hipoteca ha encontrado, no obstante, campo de aplicación excepcional en una cosa que, tanto por naturaleza como por disposición de la ley, es de índole mobiliaria: el buque, elemento esencial de los institutos de derecho marítimo. Fue la Ley francesa de hipotecas marítimas de 1851 la que optó primeramente por considerar el buque como bien susceptible de ser hipotecado, efecto sólo para el cual fue equiparado a los bienes inmuebles, razón por la que en esta materia rigen en el fondo las disposiciones relativas del derecho común. Conviene, por ello, hacer una alusión a la forma en que ésta contempla a la multicitada institución.

Nuestro Código Civil considera que la hipoteca "es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, y que de derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la ley" (Artículo 2893).

Con base en esta apreciación legal, el maestro Rojina Villegas formula una completa definición de tipo doctrinario, al tenor siguiente: "La hipoteca es un derecho real que sustituye sobre bienes determinados, generalmente inmuebles, enajenables, para garantizar el cumplimiento de una obligación principal, sin desposeer el dueño del bien gravado, y que otorga a su titular los derechos de persecución, de venta y de preferencia en el pago, para el caso de incumplimiento de la obligación" (60).

Aplicando las nociones anteriores a nuestra materia, puede decirse que la hipoteca naval es un derecho real que se establece sobre un buque para garantizar el cumplimiento de un crédito cuya concesión no desposee de éste al deudor, y cuyo pago es preferencial.

La incorporación de la hipoteca en el ámbito de la actividad navegatoria ha obedecido a los fuertes requerimientos económicos que ésta demanda para su normal ejercicio y para su incremento; y sigue a otras instituciones que históricamente han surgido por las mismas causas, tales como el préstamo a la gruesa, mismo que, por cierto, debido a los altísimos intereses en que su concesión se fincaba, fue entrando paulatinamente en desuso, al grado de que, como expresa Cervantes Ahumada,

(60): - Contratos, Tomo II, p. 10-11.

al presente debe estimarse como "un fósil jurídico" (61).

Contrariamente, en la Epoca Contemporánea, es el seguro el que ha asumido papel esencial en el incremento de la navegación, ya que con la aplicación de la teoría de los grandes números, reparte los efectos negativos de los diversos riesgos marítimos, y coadyuva así a que se conserve la estabilidad económica en la importante actividad marítima.

Justamente, es el seguro el que en forma principal, ha restado importancia a la hipoteca del buque, como puede observarse en las palabras finales de las siguientes apreciaciones de Fariña acerca de la institución: "Existió la hipoteca naval en el derecho romano, pero no arraigó la institución en el derecho marítimo antiguo, pasando a ser olvidada en la Edad Media. El préstamo a la gruesa aventura encontró más aceptación, pero al decaer éste, debido principalmente a los excesivos intereses que se estipulaban, fue resurgiendo la hipoteca naval. En el siglo XIX se reguló detalladamente, en Francia primero y después en casi todas las legislaciones continentales, pero su importancia volvió a decaer, por el cambio de condiciones de la navegación, por el auge del seguro y sobre todo por la posibilidad de otras formas más modernas de crédito. En algunas ocasiones, a pesar de ser infrecuentes, todavía se emplea esta forma de crédito" (62).

Nuestra ley de Navegación dispone que la hipoteca sobre un buque deberá constar en escritura pública y se anotará en su matrícula. (Artículo 121). Estas formalidades esenciales, así como la obligada ins-

(61). - Ob. cit., p. 643.

(62). - Ob. cit., p. 487.

cripción del derecho real en el Registro Público Marítimo Nacional, al tenor de lo que dispone el artículo 96, que ya citamos, no son sino manifestaciones imprescindibles que el régimen de publicidad de los inmuebles reclama por consideraciones de seguridad jurídica y económica. Por ello, se aplican en lo conducente las siguientes palabras de Dorta Duque: "La publicidad moderna en el régimen inmobiliario comprende: a) La adquisición, transmisión o modificación del dominio sobre bienes inmuebles; b) La constitución, adquisición, transmisión o modificación de la hipoteca y demás derechos reales, sean de garantía, ya de aprovechamiento; c) Las causas de rescisión o resolución que piden afectar al dominio, la hipoteca o los demás derechos reales inmobiliarios; y d) El aseguramiento de acciones que deben o pueden hacerse efectivas sobre los bienes inmuebles" (63).

Asimismo, prescribe nuestra Ley de Navegación que la hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias que la representen, mismas que se crearán y emitirán con intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación, en su caso, de la Comisión Nacional Bancaria. Esta prometedora hipótesis no ha tenido, sin embargo, aplicación práctica en México debido a las reticencias de la Banca, mismas cuyas causas principales sintetiza el maestro Cervantes Ahumada en los siguientes términos: "El comercio marítimo ha sufrido la incomprensión de nuestros profesionales del crédito, tal vez como resultado de cómo. . . . México volvió la espalda a los problemas del mar, la banca, y aún la oficial, considera peligroso intervenir en el crédito marí-

(63). - Manuel Dorta Duque, "Curso de Legislación Hipotecaria", La Habana, 1938, p

timo, por ser los barcos movibles y susceptibles de hundimiento. Ha dominado la idea del peligro, y no se ha considerado que la garantía del barco es tan segura garantía como la inmobiliaria y, si se quiere, más segura aún, por la aplicación del seguro marítimo" (64).

Otra norma de la Ley de Navegación decreta que si el buque es dañado o naufraga, el privilegio hipotecario se extenderá sobre la indemnización por los daños o averías, sobre los créditos derivados de gastos de salvamento, o sobre las indemnizaciones de seguros (Artículo 123). Vemos, pues, que en tales supuestos (daño o naufragio), la hipoteca priva sobre privilegios que normalmente le anteceden.

Prescribiendo también que la hipoteca no se extenderá al flete, salvo convenio, y que el privilegio hipotecario se extenderá a la última anualidad de intereses, la Ley citada termina su regulación del instituto que nos ocupa, expresando que la acción hipotecaria prescribirá en tres años a partir del vencimiento del crédito que garantiza (Artículos 124 a 126).

(64). - Ob. cit., p. 642.

CAPITULO CUARTO.

EL AMBITO DE LA RESPONSABILIDAD JURIDICO-MARITIMA.

- I. - La empresa marítima.
- II. - La fortuna de mar.
- III. - La responsabilidad del naviero.
- IV. - El abandono de los buques.

I. - LA EMPRESA MARITIMA. - Siguiendo las modernas proyecciones del derecho mercantil -que ven en la empresa el instrumento mas perfeccionado y eficiente para el mejor desarrollo de las relaciones comerciales-, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimo considera a la "empresa marítima" como el complejo jurídico-material de mayor importancia en el despliegue de la actividad mercantil marítima. Así, principia por definirla en forma muy completa: "Se entiende por empresa marítima-expresa el artículo 127- el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorporados coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".

De la definición anterior se desprende que son elementos de la empresa marítima, los siguientes:

a).- El empresario, que es el titular de ella y el coordinador de todo el complejo constitutivo de la empresa.

b).- El personal que presta a la empresa su trabajo, y que comprende: el capitán, la oficialidad, la tripulación, el personal no embarcado, garantes, empleados y personal auxiliar, como los agentes marítimos.

c).- Los buques que se encuentran en explotación.

Considerada la empresa en sí mismo, es una universalidad de hecho, o sea, un conjunto de bienes coordinados con un destino común, con una finalidad determinada. No obstante, en cuanto tal, no tiene personalidad jurídica, ya que ella corresponde al titular de la empresa. Pero, en cuanto universalidad de hecho, la empresa puede comprender en su seno otras universalidades, como son los buques, toda vez que cada uno de éstos constituye asimismo una universalidad de hecho, según lo declara expresamente el artículo 107 de la Ley de Navegación (65).

Ahora bien, de los elementos que acabamos de puntualizar, hemos hecho ya el estudio del buque, por ser la cosa esencial del comercio marítimo. En consecuencia, réstanos aludir al empresario y al personal que de él depende, especialmente para el efecto de analizar su responsabilidad jurídico-marítima, tema este último con el cual concluye la Ley de Navegación su regulación acerca de las cosas de comercio marítimo.

El naviero. Nuestra citada Ley establece la sinonimia entre el empresario marítimo y el naviero, pues en el párrafo segundo del artículo 127 textualmente expresa que "Se entiende por naviero el titular de una empresa marítima". Por tanto, el empresario es el comerciante marítimo, y puede ser una persona física o una sociedad mercantil.

En otras legislaciones, como, por ejemplo, la argentina, se emplea el término "armador", entendiéndose por tal a la persona, física o jurídica, que es titular del ejercicio de la navegación, esto es, la que lo hace navegar por cuenta y riesgo propios. Por ende, en el aludido sentido, "armar" no sig-

(65). - Cervantes Alamada, ob. cit., ps. 588-589.

nifica, como podría ceerse, construir un buque, sino proveerlo de todo lo necesario para que pueda navegar; pero principalmente la función armatorial-dinámica por definición-supone la titularidad del uso del buque, su tenencia, con el consiguiente derecho, a la designación del capitán, independientemente de la circunstancia de que quien tiene esa posición sea o no el propietario del buque y haya o no contribuido a su aprovisionamiento y preparación para el viaje(66).

"Llámesese naviero o armador -dice Farfía-, la denominación no altera jurídicamente sus características, derechos y obligaciones. Y en todo caso, en la realidad, existe siempre un propietario del buque que, según las circunstancias de cada caso, puede actuar como arinador directamente, o permanecer más o menos al margen de la explotación del buque" (67).

El capitán. - Máxima autoridad del buque, el capitán, a más de su desempeño técnico, asume las más variadas funciones, especialmente cuando su navío se encuentra en alta mar o en aguas extranjeras. Entonces, le son atribuidas, por ejemplo, las de Agente del Ministerio Público, cuando se cometieran delitos a bordo; de Oficial del Registro Civil, cuando ocurren hechos que deben formalizarse; de Notario, cuando se requiere su fé pública (Artículo 23 de la Ley de Navegación y 1584 del Código Civil). Además, debe entenderse que la autoridad del capitán es limitada y concentradora de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima. Por tanto, debe, -en los casos en que sea procedente, "ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a

(66). - González Lebrero, ob. cit., p. 105.

(67). - Ob. cit., p. 77.

bordo" (fracción III del mismo artículo 23 citado) (68).

Sin embargo, no son éstas las funciones que, a los efectos de este trabajo, nos interesan, sino las comerciales que al propio capitán atañen, mismas que han ido singularizándose a través de la evolución histórica de este importante personaje del mar. Tradicionalmente, el capitán era una plifacética figura, pues aglutinaba para sí las calidades de propietario del navío, dueño de la carga, principal interesado en la aventura marítima. Paultatinamente, convirtiéndose en el empresario del transporte marítimo, llevando mercancías ajenas. Al ir creciendo el tamaño de los barcos, aparece el armador o naviero, y el capitán se convierte en un dependiente comercial. De esta suerte, conforme avanzan los adelantos técnicos, el capitán va perdiendo su autonomía. Asimismo, la complicación de las relaciones comerciales hace nacer al agente marítimo y al consignatario, mismos que le arrebatan sus funciones mercantiles. Esta disimilitud entre el pasado y el presente del capitán está resumida en los siguientes términos de Cervantes Ahumada: "Para quien contrataba un fletamento o un pasaje por mar, el capitán era una figura importante; el pasajero quería ser conducido bajo la responsabilidad de un viejo lobo de mar; el cargador exigía que su mercancía navegara al cuidado de un marino experimentado. Por eso, en el antiguo derecho el cambio de capitán era motivo para que el cargador o el pasajero pidiesen la rescisión de sus respectivos contratos. Ahora, el capitán se ha vuelto un elemento técnico intercambiable, cuya capaci-

(68). - Cervantes Ahumada ob. cit., pag. 95.

dad se asegura administrativamente, por intervención estatal" (69).

Pero, no obstante su actual situación de menor alcurnia, el capitán conserva aún algunas funciones mercantiles, pues se le considera representante del naviero, lo que produce el efecto de quedar éste obligado por los contratos que el propio capitán celebre en el desempeño de su función.

Las funciones del capitán están bien precisadas en conceptos de un autor de habla inglesa, Scrutton, quien expresa que, durante el viaje, aquél tiene una doble posición.

a). - Como agente del armador, carácter con el cual tiene el deber de realizar todo lo necesario para dar efectividad al contrato (refiérese al de fletamento (70) y de tener cuidado razonable de las mercancías que le han sido confiadas. Si se impone la adopción de medidas extraordinarias, como, por ejemplo, venta, tomar dinero en préstamo a la gruesa, acuerdos sobre salvamento, echazón, etc., el capitán tiene atribuciones para obligar al armador, si no hubo posibilidad de comunicarse con él.

b). - Como agente del propietario del cargamento, para la protección de los intereses de éste. Con tal carácter, su deber primordial es transportar en condiciones de seguridad el cargamento en el mismo buque, para en circunstancias de excepción tiene el capitán el derecho y la obligación de actuar en otra forma con el propio cargamento, según las necesidades que puedan presentarse (71).

(69). - Ob. cit., p. 583.

(70). - Art. 157 de la L.N.C.M. "Por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo 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".

(71). - Cit. por C. Ahumada, ob. cit. p.584.

Por lo consiguiente, y en pocos términos, el capitán es no sólo representante del naviero (calidad con el que obliga a éste en la celebración de los contratos de transportes y de los demás contratos que celebre en ejercicio de sus funciones); sino, también, representante de los dueños de la carga en la celebración de los contratos que se requieran para la seguridad de la misma.

La tripulación. - Esta se integra, además del capitán por la oficialidad y la marinería.

A los efectos del presente trabajo, sólo importa destacar que tienen el carácter legal de tripulantes únicamente "las personas que desempeñan a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador, y figuran en la lista" relativa (artículo 188 de la nueva Ley Federal del Trabajo); y que "Los capitanes, entendiéndose por tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás tripulantes, la calidad de representantes de los patrones" (artículo 190 de la misma Ley citada).

Para terminar con el presente inciso, debemos especificar que, en virtud de que la empresa marítima es, como decíamos, una universalidad, opera el principio general de que su transmisión trae aparejada la de los contratos y créditos y deudas de la misma. Y en tal sentido se pronuncia nuestra Ley de Navegación, pues dispone que el adquirente de una empresa marítima se subrogará en los contratos celebrados para la actividad de la misma, salvo pacto; y que la transmisión de una empresa marítima implicará, salvo convenio, la de los créditos y deudas de la misma (artículo 128 y 129).

II. - LA FORTUNA DE MAR. - La fortuna de mar es una denominación genérica empleada para delimitar un patrimonio singular: el del navío en su integridad. "Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar", dice el artículo 132 de la Ley de Navegación. Por tanto, la fortuna de mar es un patrimonio separado, o sea, un patrimonio de afectación cuyo ámbito dá la medida para la fijación de la responsabilidad del naviero respecto de toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación.

Si es, como dejamos dicho, un patrimonio de afectación, conviene hacer un breve examen doctrinario acerca de este tema, pues él ha de permitirnos apreciar con mayor claridad no sólo la naturaleza jurídica de la propia fortuna de mar, sino, también, los fundamentos de la limitada responsabilidad del naviero, puesto este último de estudio, que abordaremos en el próximo inciso.

El patrimonio en general se concibe como "el conjunto de derechos y obligaciones pertenecientes a una persona, apreciables en dinero" (72); o bien, en forma más completa, como "un conjunto de obligaciones y derechos susceptibles de una valorización pecuniaria, que constituyen una universalidad de derecho" (73).

Se desprende de las definiciones anteriores que elementos del patrimonio son:

(72). - Marcel Plantol, Tratado Elemental de Derecho Civil, Trad. de José M. Cajica, Puebla, Tomo III, los Bienes, p. 13.

(73). - Rafael Rojina Villegas, Derecho Civil Mexicano, México 1954, Tomo tercero, Bienes y Derechos Reales, Vol. 1, p. 7.

a). - El activo, que se integra por el conjunto de bienes y derechos apreciables en dinero; y

b). - El pasivo, que es el conjunto de obligaciones y cargas, también apreciables en dinero.

De la diferencia entre el activo y el pasivo de una persona surge, o su haber patrimonial, si el primero es superior al segundo, o su déficit patrimonial, en caso contrario. De aquí dimanar también los conceptos de solvencia o de insolvencia, respectivamente.

Son dos las teorías fundamentales acerca del patrimonio; la clásica y la moderna.

a). - La clásica se conoce también con el nombre de "teoría del patrimonio-personalidad" y fue sostenida por la escuela tradicional francesa. Según ésta, el conjunto de bienes, derechos, obligaciones y cargas que integran el patrimonio, constituyen una entidad abstracta, una universalidad de derecho, que se mantiene siempre en vinculación constante con la persona jurídica. Por ende, el patrimonio se manifiesta como una emanación de la personalidad y la expresión del poder jurídico de una persona se halla investida como tal. Según Aubry y Rau, esta liga íntima entre la persona y el patrimonio está implicada en las cuatro observaciones siguientes:

1a. - Sólo las personas pueden tener un patrimonio; ello, porque sólo las personas son capaces de ser sujetos activos o pasivos de los derechos.

2a. - Toda persona tiene necesariamente un patrimonio.

3a. - Cada persona no tiene más que un patrimonio.

4a. - El patrimonio es inseparable de la persona, pues, considerado como universalidad, no es sino la consecuencia de la propia personalidad de ésta y siempre permanece necesariamente unido a ella. Es por tal razón que todas las transmisiones que se hacen entre vivos son a título particular; y la transmisión de la universalidad del patrimonio no puede hacerse sino después de la muerte de la persona (74).

En relación con la afirmación de que toda persona no tiene más que un patrimonio, la escuela citada pretende fundamentarla sobre la base de que siendo el patrimonio una emanación de la misma persona, participa de los atributos de unidad e indivisibilidad que caracterizan a ésta; de lo que se sigue que no pueden existir dos o más masas autónomas de bienes y de obligaciones con relación a la misma persona; es decir, esas masas tendrán que referirse y agruparse en una sola universalidad, en un patrimonio único.

La crítica a la teoría del patrimonio-personalidad puede hacerse en breves términos: al sostener que toda persona tiene necesariamente un patrimonio, que eventualmente puede estar sólo integrado por la expectativa de bienes futuros-cuando carece la persona de bienes actuales-, en realidad tal postura confunde al patrimonio con la capacidad de la persona para adquirirlo; y debido a esta confusión entre ambas nociones, es que se atribuyen al primero las características de indivisibilidad e inalienabilidad, que son inherentes a la propia persona. Por lo demás, el derecho positivo presenta casos que permiten la división del patrimonio y su enajenación

(74). - Cit. por Planiol, ob. cit., ps. 13-15.

total, como en el de la transmisión hereditaria, en que, en un momento dado, el heredero llega a tener dos masas autónomas de bienes, derechos y obligaciones, sujetas a regímenes jurídicos distintos, o sea, dos patrimonios; el personal del heredero y el que recibe por herencia.

Desde luego, también debemos citar, como otro ejemplo que ratifica el error de la doctrina francesa, precisamente el de la fortuna de mar, patrimonio autónomo del naviero, independiente de su masa general de bienes.

En este último caso, se aprecia claramente que un patrimonio no sólo no es indivisible, sino que tampoco inalienable.

b). - La posición moderna es la de la doctrina llamada del "patrimonio-afectación", y ha surgido principalmente a efecto de superar las carteras críticas a la teoría tradicional.

Conforme a ella, el patrimonio se concibe tomando en cuenta el destino que en un momento dado tengan determinados bienes, derechos y obligaciones, con relación a un fin jurídico, gracias al cual se organizan legalmente en una forma autónoma. En consecuencia, el patrimonio de afectación es "una universalidad reposando sobre la común destinación de los elementos que la componen, o más exactamente, un conjunto de bienes y de deudas inseparablemente ligados, porque todos ellos se encuentran afectados a un fin económico, y en tanto que no se haga una liquidación, no aparecerá el valor activo neto" (75).

(75). - Plahíbl, ob. cit., p. 29.

De esta suerte, dice Rojina, siempre que encontramos un conjunto de bienes, derechos y obligaciones destinados a la realización de un fin determinado, sea de naturaleza jurídica o económica, estaremos en presencia de un patrimonio por cuanto que se constituye una masa autónoma organizada jurídicamente en forma especial, tal como sucede en el patrimonio de familia, en el fundo mercantil, en el patrimonio del ausente, o en el régimen de las sucesiones, en el cual encontramos que el patrimonio del de cujus constituye una masa autónoma de bienes distinta de los patrimonios personales de los herederos, con los cuales no se confunde, quedando sujeta a una organización jurídica especial para realizar un fin determinado, de naturaleza tanto económica como jurídica, consistente en la liquidación del pasivo hereditario, y en la transmisión a los herederos, y en su caso a los legatarios, del haber hereditario líquido (76).

De lo anterior, se infiere claramente que pueden existir y de hecho existen, conforme a esta doctrina, distintos patrimonios en una misma persona, como masas autónomas de bienes, derechos y obligaciones; y que también puede transmitirse un patrimonio por acto entre vivos, especialmente por contrato.

El caso de la fortuna de mar entra justamente dentro de esta teoría, pues cada buque constituye un complejo que se integra por bienes, derechos y obligaciones, afectos a un fin específico de naturaleza económico-jurídica: el ejercicio de la navegación comercial, fin que da al conjunto cohesión y autonomía, erigiéndolo así, en forma diáfana, en

(76). - Bienes y Derechos Reales, ps. 23-24.

un patrimonio-afectación.

III. - LA RESPONSABILIDAD DEL NAVIERO. - Si bien es cierto que, como lo acabamos de asentar, en el derecho civil positivo se ha reconocido la existencia de determinados patrimonios de afectación, es necesario aclarar que tal aceptación ha sido sólo en vía excepcional, pues persiste el principio general, oriundo de la escuela clásica francesa, en el sentido de que cada persona tiene un patrimonio y sólo un patrimonio. El principal y más inmediato efecto de tal principio consiste en que el titular de éste responde de sus obligaciones ilimitadamente, con todo su activo patrimonial.

Pero en derecho marítimo, ante la tradicional y justificada tendencia a la protección de la navegación, se ha considerado procedente limitar la responsabilidad de los navieros; o, mejor dicho, se ha sostenido el principio de la responsabilidad limitada del naviero, y, a efecto de actualizarlo, se ha establecido el de la multiplicidad del patrimonio naval, consistente en que un naviero tendrá tantos patrimonios como buques tenga en explotación, y ello independientemente del patrimonio general (77).

Así, la responsabilidad del naviero ha de limitarse a la fortuna de mar formada por el buque en relación con el cual la obligación se haya originado. Al respecto, expresamente la Ley de Navegación dispone: "Los derechos y obligaciones provenientes de la navegación de un buque, se ejercerán sólo en el ámbito de la fortuna de mar que

(77). - Cervantes Ahumada, ob. cit., p. 590.

constituye" (artículo 133).

Y establece además, enunciativamente, los casos en que la responsabilidad del naviero se constríne a la fortuna de mar que constituye un buque.

Tales casos son:

I. - La responsabilidad del capitán o de la tripulación por daños causados a terceros durante la navegación.

El naviero no sólo es responsable de sus propios actos o intervenciones directas en las actividades del buque, como, por ejemplo, cuando éste choca por carecer de buenas condiciones de navegabilidad, sino que también responde por culpas o faltas de sus representantes o encargados de la explotación del buque (el capitán y la tripulación). Mas en tales casos, no interviniendo culpa del propio naviero, su responsabilidad únicamente puede ser de carácter civil frente a los terceros, aunque al autor de la culpa pueda exigírsele además responsabilidad penal, como, precisamente, puede suceder, en el supuesto de daños causados a terceros durante la navegación.

En todo caso, la responsabilidad del naviero es real, no personal; y la medida para resarcir los daños se agota en el buque y sus pertenencias y accesorios.

II. - Daños causados al cargamento. - Por cuanto que la seguridad de la carga se atribuye al empresario o naviero, es bien explicable que los daños que ella pueda recibir sean resarcidos por él.

Tanto esta forma de responsabilidad como la citada en primer

término se encuentran reconocidas en el Convenio sobre limitación de responsabilidad de los propietarios de buques, signado en Bruselas en 1924, disponiendo al respecto que "el propietario no responde más que hasta el valor del buque, del flete y de los accesorios del buque:

1o. - De las indemnizaciones debidas a tercero a consecuencia de daños causados en tierra o en la mar, por actos o faltas del capitán, de la tripulación, del práctico o de cualquiera otra persona al servicio del buque.

2o. - De las indemnizaciones debidas por daños causados, sea a la carga entregada al capitán para ser transportada, sea a todos los bienes y objetos que se encuentran a bordo (78).

III. - Obligaciones derivadas del contrato de fletamento. Si, como decíamos con anterioridad, por el contrato de fletamento, el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten (artículo 157 de la Ley de Navegación), resulta que lo genérico de esta actividad transportadora permite comprender varias especies de fletamento, a saber:

a). - Fletamento de buque por entero o por compartimiento completo. En esta forma, existe notoria similitud con las características del arrendamiento (79), razón por la cual Boncasse le llama "fletamento-arrendamiento" (80).

En este contrato existe un modo singular de responsabilidad del naviero, pues será responsable por los daños que cause por su inexacta decla-

(78). - Tomado de Fariña, ob. cit. p. 83.

(79). - Hay arrendamiento -dice el Art. 2398 del Código Civil- cuando las dos partes contratantes se obligan recíprocamente, una, a conceder el uso o goce temporal de una cosa, y la otra, a pagar ese uso o goce un precio cierto. . . ."

(80). - Traité de droit maritime commercial, p. 394.

ración sobre la capacidad del buque o del compartimiento fletado, si la diferencia entre el cupo real y el declarado es mayor del veinte por ciento (artículo 161 de la Ley de Navegación).

b). - Fletamento de mercancías en general, contrato que podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas. Puede pactarse señalándose específicamente un buque o sobre nave indeterminada.

En esta especie, la responsabilidad del porteador (naviero), en los casos de pérdida o daños de la carga por su culpa, comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de las mercancías, en el lugar y día señalados para la entrega, así como indemnizar los daños y perjuicios que se causaron. Sin embargo el propio porteador puede reducir su responsabilidad proporcionalmente, siempre que ofrezca una tarifa especial, con fletes más bajos que la tarifa ordinaria, pero sobre la base de que el cargador está en posibilidad de optar entre una y otra. Mas, en todo caso, el porteador responderá de su culpa (Artículos 177 y 178 de la L. de N.)

Esta forma de contrato recibe el nombre, propuesto también por Bonnetcáse, de "Fletamento-transporte" (81).

c). - Contrato de pasaje, que se da cuando el objeto del transporte es la persona misma del contratante pasajero ("fletamento-pasaje").

Acerca de esta especie contractual, la Ley de Navegación dispone que el porteador responderá por los daños que por su culpa sufran las personas transportadas y sus equipajes.

Asimismo, que la indemnización por la muerte de un pasajero será

(81). - Idem.

igual al importe de los ingresos provenientes de su trabajo durante seiscientos días. Para hacer dicho cómputo se tomará el promedio de sus ingresos durante los doce meses anteriores a la muerte, y se considerará como máximo de ingreso diario el décuplo del salario de un marinero de cubierta (artículo 194).

El artículo 195 también fija determinadas responsabilidades, pues expresa que si se causaren daños a las personas, que no les originasen la muerte inmediata, el porteador 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, mientras ésta no pudiera trabajar.

III. - A indemnizar por la incapacidad permanente que resulte.
(Artículo 195).

En relación a las tres citadas formas de fletamento, opera la norma general de responsabilidad en el sentido de que 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. (Artículo 158).

Asimismo es general, la disposición que prescribe que las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles (artículo 159). Pero de esta regla se exceptúan las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, pues, según el artículo 183, ellas se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes.

tes a la entrega.

IV. - Obligación de movilizar un buque naufragado. - También en este supuesto, la responsabilidad del naviero se limita a la fortuna de mar. Aunque la raíz latina del término naufragio (navis fractio, rotura de la nave) contempla sólo este limitado efecto, el concepto debe entenderse con mayor amplitud, pues comprende la encalladura definitiva, la pérdida del buque y, en general, su imposibilidad absoluta para navegar, según precisa Brunetti (82).

El supuesto a que se refiere nuestra Ley se produce cuando, habiendo ocurrido el naufragio en aguas de jurisdicción mexicana, el buque o sus restos constituyen un obstáculo para la navegación. Entonces, surge la obligación del naviero, titular del navío naufragado, para proceder a su retiro. A tal efecto, y según reza el artículo 86, la autoridad marítima le señalará un plazo prudente. Justamente, mientras transcurre este plazo para que el naviero retire el navío o sus restos, es que opera el supuesto de "su obligación de movilizar un buque naufragado". El propio artículo 86 agrega que si el naviero no procediera al retiro, los bienes se considerarán abandonados a favor del Estado, caso este último en que la fortuna de mar, en su integridad, y ante el incumplimiento del naviero de su obligación específica de movilizar el buque, cubre la responsabilidad de éste. En el próximo inciso nos referiremos con mayor detenimiento a la institución del abandono.

V. - Gastos de salvamento. - La obligación del naviero, de cubrir los gastos de salvamento del navío o sus restos, se encuentra impuesta por el

(82). - Ob. cit., Tomo III, p. 456.

artículo 83 de la Ley de Navegación, pues expresa que el que salve un buque o sus restos, tendrá derecho a que se le cubran por el naviero los gastos de salvamento, agregando que si se niega a pagarlos, se ordenará la subasta de los bienes salvados, y con su producto se hará el pago de los gastos indicados, debiéndose poner el remanente a disposición del propio naviero. Obviamente, el límite de dicha responsabilidad de éste, es la fortuna de mar, nacionales.

VI. - Contribución a las averías gruesas o comunes. - Habiendo examinado con anterioridad el concepto de estas averías y las bases de contribución para resarcirlas, réstanos agregar que dicha contribución de pago obligatorio, se encuentra limitada por la fortuna de mar, por provenir de un acto de evidente pertenencia al proceso de la navegación. Por lo demás, es de agregarse que la obligación de contribuir a la avería gruesa subsistirá aunque el acontecimiento generador del riesgo sea imputable a alguna de las partes interesadas en la travesía; pero quedarán a salvo las acciones particulares contra dicha parte responsable (Artículo 258).

VII. - Obligaciones contraídas por el capitán para la conservación del buque o la prosecución del viaje. - Actuando en representación del naviero, en salvaguarda del buque y para asegurar el curso del viaje, el capitán de la nave puede contraer obligaciones, cuyo cumplimiento debe correr, por esas mismas razones, a cargo del propio naviero. De ahí, la inclusión de este supuesto en el artículo 134, que analizamos.

VIII. - En general, toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación. - Con esta declaración general, nuestra Ley se ubi-

ca certeramente dentro de la tradición y la doctrina marítima, que secularmente han sostenido la limitación de la responsabilidad a la fortuna de mar, por todo acto directamente vinculado con la actividad marítima.

Acerca de estos principios Fariña ha expresado con claridad que razones de equidad y de política marítima, a fin de evitar las incalculables consecuencias que en algunos casos podían alcanzar económicamente los siniestros marítimos, crearon los conceptos de la limitación de responsabilidad y de la 'fortuna de mar', agregando que este último presupone que cada buque forma un patrimonio del propietario, distinto e independiente de todos sus demás bienes, de cualquier clase que sean y que únicamente esa 'fortuna de mar', integrado por el buque, accesorios y en su caso el flete, responde de las obligaciones específicas que por sus actividades haya contraído. Esta noción ha sido generalmente admitida y reafirmada con la de la limitación de responsabilidad (83).

IV. - EL ABANDONO DE LOS BUQUES. - Institución que concreta y actualiza la limitación de la responsabilidad del naviero, el abandono tiene honda raigambre en la tradición marítima de los países latinos, pues dimanada del Consulado de Mar y de las Ordenanzas de Valencia de 1250, resulta acogida por las leyes hanseáticas, pasando después, a través de la Ordenanza de Luis XIV y del Código Napoleónico, a los códigos de casi todos los países.

Constituye uno de los tres sistemas de limitación de la responsabilidad del armador. Los otros dos son los siguientes:

(83). - Ob. cit., p. 80.

a). - El inglés, que limita dicha responsabilidad a un tanto por tonelada de arqueo del buque (8 libras esterlinas, que aumentan en caso de daños a las personas); y

b). - El de los Estados Unidos de Norteamérica, en el cual la responsabilidad del naviero se limita al valor del buque en el estado en que se encuentra; pero sin que el buque pueda abandonarse (84).

Nuestra Ley contempla el abandono al tenor siguiente: "El naviero podrá hacer concreta y actual la limitación de su responsabilidad. . . , haciendo abandono del buque y de sus pertenencias y accesorios en favor de los acreedores". (Artículo 135).

Desde luego la institución opera solamente en los casos específicos de responsabilidad enumerados en el artículo 134, y en el genérico que la propia disposición contiene, esto, es., la responsabilidad proveniente de "toda obligación derivada directamente del proceso de la navegación". Y ello es obvio, pues si la Ley lo que trata es de proteger la actividad navegatoria, resultaría improcedente que la responsabilidad del armador se limitara también por actos ajenos a dicho proceso. Por consiguiente, el citado Ordenamiento mantiene el principio general en el sentido de que, en los casos indicados, el naviero tiene la facultad de abandonar el buque, y solamente se veda ese derecho cuando la renuncia a él se ha pactado expresamente (artículo 144).

Puede hacerse el abandono del buque en cualquier tiempo, aun después de que el armador haya sido condenado judicialmente a pagar; y deberá ser en el estado que el buque tenía al finalizar el viaje durante el

(84). - Cervantes Ahumada, |pb. cit., p. 591.

cual se haya gestado la obligación causal del abandono. También opera la institución en relación con un buque ya naufragado (artículo 136 a 139).

Si bien el abandono es libertorio, no traslada el dominio del buque a los acreedores, pues éstos deben proceder a su venta, lo que puede hacerse por medio de corredor comercial o por la vía judicial. Realizada tal venta, el remanente queda a favor del naviero abandonante (artículo 138, 141 y 142).

CONCLUSIONES.

CONCLUSIONES.

- PRIMERA.- Las especiales condiciones en que se desenvuelve la navegación (grandes distancias, proliferación de riesgos, prolongadas y multinacionales travesías), determinaron que la normativa marítima -usos y reglas jurídicas-, fuéese históricamente, la primera en tomar estructuración y homogeneidad.
- SEGUNDA.- El surgimiento de los países modernos, al matizar con criterios nacionalistas el Derecho Marítimo, lo diversificó artificialmente, motivándose así la posterior reacción tendiente a la unificación internacional planeada de dicha rama jurídica.
- TERCERA.- El Título I del Libro Tercero de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos regula actividades, regímenes de dominio e instituciones cuya común vinculación se encuentra en el buque, en cuanto cosa de comercio marítimo por excelencia.
- CUARTA.- Aunque, por su naturaleza material, el buque es un bien mueble, en mérito de la singularidad e importancia de la navegación marítima, está provisto de una naturaleza jurídica "sui generis", que demanda la aplicación excepcional de algunas normas propias del régimen inmobiliario del Derecho Común.
- QUINTA.- Por consiguiente, y con base también en el reconocido interés público que existe a las naves y su función, el régimen de las mismas presenta las siguientes particularidades esenciales.
- a).- El buque y sus pertenencias y accesorios integran una universalidad de hecho.
 - b).- La construcción del buque se realiza bajo un riguroso control estatal.
 - c).- Los principales actos jurídicos celebrados acerca de los buques, están sujetos al régimen de publicidad propio de los inmuebles.
 - d).- El buque es susceptible de copropiedad y de hipoteca.
- SEXTA.- El privilegio en favor de los créditos derivados de las relaciones laborales suscitadas en el ejercicio de la navegación, es de origen netamente jurídico-marítimo y ha obedecido a principios valorativos que en el curso de este siglo han quedado incorporados al moderno Derecho Social del Trabajo.
- SEPTIMA.- La importancia suprema que en el Derecho Marítimo asume el buque, puede medirse a través de la finalidad esencial de los créditos dotados de privilegio por la Ley de Navegación: salvo los laborales y los fiscales, que tienen justificaciones especiales, todos los restantes nacen de actividades imprescindibles para la conservación y seguridad de la nave.

OCTAVA.- La "empresa marítima" y la "fortuna de mar" son universalidades de hecho -la primera eventualmente más amplia que la segunda-, integradas como tales por la finalidad económica del ejercicio de la navegación.

NOVENA.- La fortuna de mar -denominación genérica que comprende al buque y sus pertenencias y accesorios- es un patrimonio separado, de afectación, cuya proporción dá la medida para la fijación de la responsabilidad del naviero.

DECIMA.- Contrariamente al principio prevalente en Derecho Común, de la responsabilidad irrestricta de la persona para el cumplimiento de sus obligaciones, en el Derecho Marítimo opera el principio -fundado en el objetivo de la protección a la navegación- de la responsabilidad limitada del naviero, siempre y cuando ésta provenga de obligaciones derivadas directamente del propio proceso navegatorio.

DECIMOPRIMERA.- El abandono del buque a los acreedores, por parte de su titular, conforme una institución de suyo eficaz para dar vigencia, en última instancia al principio de la responsabilidad limitada del naviero.

B I B L I O G R A F I A .

- BARRERA GRAF JORGE. - "Estudio de Derecho Mercantil" México 1958.
BRUNETTI ANTONIO. - "Derecho Mercantil Privado Italiano" Barcelona 1950.
CERVANTES AHUMADA RAUL. - "Derecho Marítimo" México 1970.
CODIGO DE COMERCIO ESPAÑOL COMENTADO. (R. Gay de Montellá)
Tomo III y IV. Barcelona.
CODIGO CIVIL MEXICANO.
DE GAMECHOGOICOEHEA ALEGRIA FRANCISCO. - "Tratado de Derecho
Marítimo Español" Barcelona 1943.
DERECHO INTERNACIONAL. - "Convenio de 1924 para la unificación de
ciertas reglas en materia de conocimiento de embarque.
DIEZ MIERES ALBERTO. - "Derecho de la Navegación" Buenos Aires 1954.
DORTA DUQUE MANUEL. - "Curso de Legislación Hipotecaria" La Haba-
na 1938.
DU PASQUIER. - "Introduction a la Théorie Generale et a la Philosophie".
FARIÑA FRANCISCO. - "Derecho y Legislación Marítima". Barcelona 1955.
GARCIA MAYNEZ EDUARDO. - "Introducción al Estudio del Derecho" Mé-
xico 1940.
GAY DE MONTELLA R. "Legislación Comercial Española". Barcelona sin
fecha.
GENY FRANCOIS. - "Methode d'Interpretation".
GONZALEZ LEBRERO RODOLFO A. - "Manual de Derecho de la Navega-
ción". Buenos Aires 1966.
JOHN COLOMBOS C. - "Derecho Internacional Marítimo". Traducción de
José Luis de Azcárraga. Madrid 1961.
LEGISLACION ARGENTINA. - "Decreto-Ley 19492/44 sobre cabotaje Na-
cional".
LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS. - Herrero México 1964.
MANTILLA MOLINA ROBERTO. - "Derecho Mercantil". México 1964.
MALVAGNI ATILIO. - "Curso de Derecho de la Navegación". Buenos Aires
1946.
MARCEL PLANIOL. - "Tratado Elemental de Derecho Civil". Tratado de
José M. Cajica. Puebla.