

00721
682

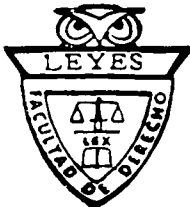


**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO**

FACULTAD DE DERECHO

ESTUDIO EXEGETICO DEL ARTICULO 88 DEL REGLAMENTO
DE LA LEY DE NAVEGACION.

T E S I S
QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:
LICENCIADO EN DERECHO
P R E S E N T A :
JORGE VICENTE PEREZ FERRER



ASESOR: LIC. JAIME ARMENDARIZ OROZCO

MEXICO, D. F.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

2003



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas
Tesis Digitales
Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©
PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

Todo el material contenido en esta tesis 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.

DEDICATORIA:

CON TODO MI AMOR
PARA MI FAMILIA:

JORGE MARIO PEREZ POPER
MI PADRE

MIRNA AMELIA FERRER MENDOZA
MI MADRE

RODRIGO ROMULO PEREZ FERRER
MI HERMANO

SON TODO PARA MI.

UNAM a difundir en formato electrónico
contenido de mi trabajo de

NOMBRE: Jorge Vicente
Acosta Ferrer

FECHA: 1 - Octubre - 2003

FIRMA: 

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

AGRADECIMIENTOS:

DR. ALBERTO FABIAN MONDRAGON PEDRERO

Y

LIC. JAIME ARMENDARIZ OROZCO

POR SU APOYO Y AMISTAD

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

AGRADECIMIENTOS:

A MIS AMIGOS

A LA MEMORIA DE

H y W

**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**

INDICE

INTRODUCCION

CAPITULO I

DEL COMERCIO EN GENERAL.....6

1.1 Antecedentes.....6

1.2 Concepto.....17

1.3 Acto de Comercio.....18

1.3.1 Concepto19

CAPITULO II

DEL COMERCIO MARITIMO.....21

2.1 Concepto..... 21

2.2 Naturaleza Jurídica..... 24

2.3 Elementos.....25

2.3.1 Personales25

2.3.2 Reales31

2.3.3 Formales.....35

2.4 Características35

CAPITULO III

CONTRATOS EN MATERIA DE NAVEGACION..... 39

3 Concepto 39

3.2 Elementos Esenciales41

3.2.1 Consentimiento41

3.2.2 Objeto.....43

3.2.3 Solemnidad	44
3.3 Requisitos de Validez	44
3.4 Principales Contratos en materia de Navegación.....	47

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE SEGURO EN LA LEY DE NAVEGACION57

4.1 Concepto.....	59
4.2 Características.....	66
4.3 Los riesgos y accidentes de la navegación.....	63
4.4 Del Seguro de Viajero.....	66

CAPITULO V

REFORMA DEL ARTICULO 88 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION70

5.1 El Principio de Supletoriedad	70
5.1.1 Concepto.....	70
5.1.2 Características.....	77
5.2 Critica al artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.....	79
5.3 Propuesta de Reforma al Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.....	87

CONCLUSIONES92

BIBLIOGRAFIA95

INTRODUCCION

La evolución de la humanidad se caracteriza por la necesidad de agruparse para alcanzar la satisfacción de sus necesidades, las cuales desde el inicio de los tiempos se han logrado mediante el consumo de los satisfactores más esenciales, así como de aquellos útiles para la realización de alguna actividad.

El ámbito comercial ha propiciado la búsqueda de nuevas formas e instrumentos con los cuales satisfacer tanto necesidades como ambiciones, y siendo la navegación un medio que permite recorrer grandes distancias, ha sido utilizada, con el propósito de ampliar el rango de acción de los comerciantes, y de igual forma, alcanzar por otro lado, mayores satisfactores que en determinados casos, puedan resultar necesarios para un determinado grupo social.

En este sentido, se hace evidente que como cualquier otra actividad se debe regular a través de instrumentos sean claros y coherentes, en cuanto a su alcance y materia de regulación, siendo que en este orden de ideas, se encuentra la Legislación Marítima Nacional, la cual se ha tratado de adaptar a las nuevas condiciones que se han ido presentando, pero en ocasiones viéndose rebasada, ya sea por la práctica o bien por la falta de técnica legislativa.

Es así como a través del presente estudio, se realiza un análisis explicativo de la navegación, en cuanto a sus elementos generales así como de cuestiones particulares, como son, las relativas a los principales contratos que en materia de comercio marítimo se celebran, otorgando especial interés al contrato de seguro marítimo, el cual, podrá revestir diversas formas.

Lo anterior se realizará tomando como punto de inicio tanto la Ley de Navegación como su Reglamento, dentro del cual se analizará e interpretará el Artículo 88, en cuanto a su alcance y contenido, así como su trascendencia dentro del ámbito marítimo comercial, con el propósito de establecer la naturaleza jurídica de sus instituciones, y la correcta aplicación del Principio de la Supletoriedad.

En tal virtud se presenta el siguiente Estudio Exegético del Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.

CAPITULO I

DEL COMERCIO EN GENERAL

1.1 ANTECEDENTES

La naturaleza humana ha sido caracterizada por su sentido de competencia, siendo que desde las primeras formas de agrupación, que consistían en hordas y clanes, se puede apreciar que la necesidad de supervivencia se ha visto apoyada en la cooperación y el trabajo que en conjunto realizaban los miembros de un determinado grupo, el cual dependía en ocasiones del trabajo coordinado de todos sus integrantes, quienes debían tener claro su papel dentro del grupo para evitar que se cometieran errores que podrían acarrear grandes perjuicios para todo el grupo.

Es por eso que con el paso del tiempo se ha desarrollado la idea de una división del trabajo, la cual "constituye una institución por la cual el hombre crea la riqueza sin esfuerzo y además con toda naturalidad, lo que genera por un lado destreza en el trabajo, economía de tiempo y la posibilidad del perfeccionamiento de los bienes o los procesos, aunque por otro lado tiene como consecuencia la monotonía en el trabajo y la atrofia mental"¹.

Es así como se aprecia que la sociedad se divide en grupos, esos grupos se van a subordinar unos a otros y esto va a generar solidaridad económica, lo que tiene como resultado que se de una interrelación de dependencia mutua entre dichos pueblos, así comienza a surgir el comercio, por la necesidad que tienen los diversos grupos sociales de intercambiar productos que tenían para satisfacer sus necesidades, las cuales en determinado momento de la historia presupone la posibilidad de lograr un desarrollo tecnológico el cual va a permitir ampliar el comercio que en principio era terrestre y con los avances que se obtenían, éste comenzó a realizarse a través de las aguas generando un mayor desarrollo en las relaciones comerciales y sociales, ya que de esta manera se logró realizar importantes descubrimientos, tanto en materia de navegación como

¹ GOMEZ GRANILLO, Moisés. Breve Historia de las Doctrinas Económicas. 22ª ed. Ed. Esfinge, S.A. de C.V. México 1996. Pág. 58 y sigs.

de geografía en razón de lo que se considera uno de los más grandes descubrimientos en la historia de la humanidad que fue el descubrimiento del continente Americano, el cual llevó al mundo conocido a una evolución política, social, cultural y por supuesto comercial, ya que el citado descubrimiento tuvo como consecuencia el desarrollo del comercio marítimo. Este permitió que aquel comerciante que tuviera mayor alcance territorial tendría mayor posibilidad de agrandar su mercado, y obtener a su vez mayores beneficios que representan la base de la actividad comercial, pero es la búsqueda de una equidad y justicia en las relaciones comerciales lo que llevó a buscar regulaciones que permitieran evitar que se cometieran abusos o prácticas que tuvieran por consecuencia la inequitativa actividad comercial.

Cabe mencionar que varios pueblos de la antigüedad, alcanzaron un altísimo grado de prosperidad mercantil, haciendo necesario que tuvieran una legislación que les permitiera reglas claras para su desarrollo, en este orden de ideas se aprecia que los fenicios de Tiro y de Sidón, los griegos, los babilonios, entre otros tenían un Derecho en principio consuetudinario llamado a satisfacer las necesidades económicas de aquellos pueblos. Es sabido que desde las primeras ordenanzas como los códigos de Manú y el de Hammurabi contenían disposiciones que aún asistemáticamente, atañen a la regulación de la navegación, a través de normas referentes a "la construcción de buques, responsabilidad del transportador, enrolamiento, entre otras áreas, pero que por su misma naturaleza primitiva no alcanzan a tener una relevancia o influencia jurídica en legislaciones futuras"².

Posteriormente destacan los fenicios, a quienes se sitúa geográficamente en una estrecha franja de tierra entre Libano y el mar, pero fue esa situación la que les permitió desplegar una intensa actividad comercial por vía marítima, así la pesca abundante, originó desde entonces la industria de la salazón y la cría del gusano de seda que eran los recursos en general. Su desarrollo comercial se debió en parte a la fundación de factorías o "puertos de embarque los cuales

² BELTRAN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Ed. Astrea. Buenos Aires Argentina. 1992. P. 16 y sigs.

servían como puntos donde se podían realizar actividades comerciales como fueron Malaca, Abdera y principalmente las formadas por Tiro y Sidón³.

Por su parte Grecia durante varios siglos tuvo una gran flota mercante con la que ejercieron una hegemonía en el mar Mediterráneo y el Mar Negro, y de ellos se desprende la llamada "Ledía", que era un cuerpo legal destinado a regular la actividad naval así como otorgar ciertos capitales a las empresas marítimas para que pudieran realizarse, lo anterior a través de la institución llamada *nauticum foenus*, también conocida como el préstamo a la gruesa, es decir, aquel cuya exigibilidad está condicionada por el feliz retorno de un navío y en que se conviene fuerte rédito.

Las Leyes Rodias creadas en la Isla de Roda, lugar en que los Rodios fundaron su colonia que llegó a ser un mercado internacional de primer orden, siendo el único fragmento de dicha ley que ha llegado hasta nosotros es el retomado por el jurisconsulto romano Volusio Meciano y que aparece en el Digesto libro XIV título 2,9 con el título de "lege rhodia de Jactu y que se retoma por Paulo en su *Sententiae*"⁴.

Se puede observar como se creó una compilación que llegó a ser una de las mayores obras en cuanto a Derecho marítimo se refiere, a grado tal que fueron retomadas por el emperador Romano Antonino quien declaró: "a la ley de Roma constituía el dominio sobre la tierra y a las leyes Rodias al dominio sobre el mar., incluyéndose dentro del Derecho romano en el libro XIV del Digesto"⁵.

Llegados al momento histórico de Roma, época en la cual el Derecho en general alcanzó su mayor desarrollo en la historia de la humanidad, se aprecia que se incluían normas aplicables al comercio pero no se distinguió entre el civil y el mercantil. La "actio institoria" permitía reclamar del dueño de una negociación mercantil el cumplimiento de las obligaciones contraídas por la persona que se había encargado de administrarla, por su parte la "actio exercitoria" se daba en

³ ESQUIVEL OBREGON, Toribio. Apuntes para la Historia del Derecho Mexicano. T.I. Ed. Porrúa. México. 1984.

⁴ DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación en textos legales nacionales e internacionales. Ed. Abeledo Perrot. Buenos Aires. S/f. P.44 y sigs.

⁵ D. J. Tena. Ob. Cit. P. 23 y sigs.

contra del dueño de un buque, para el cumplimiento de las obligaciones contraídas por su capitán⁶.

Como se menciona, la inclusión en el Digesto, de las leyes Rodias, tuvo como consecuencia una influencia en la ley romana, teniendo que figuras como la echazón o reparto proporcional entre todos los interesados en la suerte de un buque del valor de los objetos que se echan al mar para salvarlo "constituye un antecedente en la regulación marítima en materia de averías siendo que llegó hasta nuestra legislación sólo desapareciendo en 1963 con la entrada en vigor de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo"⁷.

Con la caída del imperio Romano tanto de Oriente como de Occidente se agravaron las cuestiones de la seguridad, por las frecuentes incursiones de los bárbaros, lo que tuvo como resultado un descenso dramático en el comercio marítimo, pero con las cruzadas se volvería a reactivar esta actividad económica. Con esto, apareció un Derecho que al tornarse escrito se le llama estatutario el cual constituye el primer aparecimiento de un Derecho mercantil autónomo⁸. Dentro de este Derecho se encuentra a la cabeza de la corporación como forma de agrupación de comerciantes, después un consejo integrado por los comerciantes que designaba la asamblea general. En estos ordenamientos se hacían regulaciones a los escritos privados través de juramentos con los que se buscaba que se tuviera una forma de exigir el cumplimiento en caso de que alguna parte no quisiera que se continuase con la operación. Guiada por esos estatutos, la justicia se administró en primera instancia por cónsules y posteriormente apoyados en las escrituras que realizaban los estatutores se buscaba obtener una solución a los conflictos que pudieran surgir, esto se conjugó en tribunales encargados de dirimir controversias entre sus agremiados sin las formalidades del procedimiento, lográndose que las resoluciones de los tribunales comerciales siendo algunas de ellas "Las Tablas de Amalfi, los Estatutos de Venecia, Pisa, Génova, o Marsella, entre otros"⁹.

⁶ MANTILLA Molina. Ob. Cit. P. 4 y sigs.

⁷ Idem.

⁸ Cfr. J. De TENA. Ob. Cit. P. 26. Y sigs.

⁹ BELTRAN MONTIEL. Ob. Cit. Págs. 18-22.

Esta legislación estatutaria gobernó Italia en su actividad mercantil desde "el siglo XII y hasta el siglo XIX, y de esta corriente se ha derivado de un modo directo el contenido de los códigos, en su esencia uniformes que rigen en el mundo"¹⁰.

Durante esta época se crearon los Rollos de Oleron que fueron escritos en lengua gascona y contenían entre otros temas los relacionados con "la prohibición de vender el navío y casos en que podía pedir préstamos, del salvamentos de un navío, del marinero enfermo, de la echazón para salvar el buque, del daño causado por las anclas de un buque, facultades del capitán, entre otros"¹¹, lo que permite apreciar como es que se empezaban a crear criterios precisos de la regulación del comercio.

Cabe mencionar que durante la época del Medioevo se encuentran normas que en un principio rigieron a su delimitación geográfica, pero que dada su calidad o bien su contenido es que se podía ir ampliando su zona de influencia, claro, en consideración también de la influencia por el poder económico o político que un pueblo pudiera tener sobre otro, por lo que se puede tomar como punto de partida como la base para otras civilizaciones, tal es el caso de la Liga Hanseática o de Hansa Teutónica, que fue una confederación organizada de tal manera que su influencia sobre las instituciones jurídico-mercantiles fue de manera considerable, esta confederación fue "dueña" de los territorios que hoy forman Alemania.

Durante el desarrollo del comercio, nuevas formas de intercambio se gestaron lo que orilló a la creación de nuevos instrumentos jurídicos los cuales permitieran que se tuviera un cierta seguridad jurídica más entrañable, con el propósito de que se lograra una regulación uniforme que permitiera el libre comercio y la facilidad en los cambios, lo que tuvo como consecuencia que se crearan instrumentos como fueron las que derivaron del "Consulado del Mar, que era un conjunto de reglas de los cónsules"¹², a través de las cuales los jueces marítimos debían ajustar sus decisiones, esta institución que data de Barcelona en el siglo XIII la cual era una reproducción de las costumbres vigentes en todos

¹⁰ J. De Tena. Idem.

¹¹ DOMINGO RAY. Ob. Cit. Pág. 48 y sigs.

¹² Idem.

los países ribereños del Mediterráneo y su difusión por todo Europa se debió principalmente por Italia y su comercio marítimo.

A nivel de Océano existía paralelamente a ésta ley los Juicios o Roles de Olerón cuyos orígenes se encuentran en el siglo XII pero es imposible determinar su origen territorial. En estos dispositivos se contenían reglas para solución de controversias en base a resoluciones previamente citadas en un tribunal en la Isla de Olerón, donde se terminaba todo juicio con la frase y este es el juicio en este caso, lo que en la actualidad podríamos llamar como puntos resolutivos en nuestras sentencias al momento de determinarse cual va a ser la decisión del tribunal después de haber analizado todos los elementos. Paralelamente a esta legislación se encuentran las Leyes de Wisby que fue obra de negociantes y patrones de barcos de esa isla y su influencia se limitó a los mares del norte en especial a los de Dinamarca y Suecia, pero sin alcanzar el grado de importancia que tuvieron los Roles o Juicios de Olerón, por lo que se puede concluir de todo esto que en particular esta compilación de dispositivos tuvo por objeto que se lograra de manera clara y justa la actividad comercial que se realizaba en el Báltico.

Dada la evolución y la trascendencia que la legislación mercantil estaba teniendo, es posible apreciar que se expidieron instrumentos legales como fueron "el Guidon de la Mer o Gallardete del Mar"¹³, el cual tiene su principal importancia en el contrato de seguro marítimo, que como se tratará más adelante se encargaba de velar por la seguridad de las personas en materia de navegación para tener la posibilidad de resarcir el daño causado por la actualización del riesgo que llegare a causar un perjuicio o daño a las partes.

En el año de 1256 se comenzó con la preparación de lo que en el año 1338 se conoce bajo el nombre de las Siete Partidas de Alfonso X, el sabio, donde la quinta partida se refiere "al Derecho mercantil y es sin duda la parte más acabada y perfecta de la obra, contiene obligaciones y contratos mercantiles y en especial

¹³ MANTILLA MOLINA. Ob. Cit Idem. P. 7

las sociedades en general y las sociedades especiales, las cuales se encuentran reguladas en la partida quinta (P.V.) Título décimo (T.10º), Libro tercero (L. III)¹⁴.

Por su trascendencia histórica ha llegado hasta nuestros días, ya que su forma de codificación tiene la principal característica de ser eminentemente positivo y trata de dar soluciones abstractas a materializarse en el caso concreto al momento de realizarse la hipótesis que en ellas se contiene o como es el caso de contratos y sociedades, trata de dar parámetros de la forma en la que se deben llevar a cabo para que se tenga un orden o para tratar de dotar de cierta forma jurídica a ciertas instituciones complementarias que puedan aparecer con la evolución mercantil.

Con el descubrimiento de América se entró a una nueva etapa en cuestión mercantil ya que las comunicaciones por vía marítima se desarrollaron enormemente teniendo como consecuencia un crecimiento en las relaciones comerciales y en las formas de distribución económica que se presentó entre la corona española y la portuguesa de las tierras descubiertas, generó una pugna entre los dos países los cuales vieron resuelta su controversia con " la Bula Papal Inter Coetera de 4 de mayo de 1493, la cual concedía el dominio de las tierras descubiertas a España y Portugal"¹⁵.

La Bula anteriormente mencionada generó un abuso de dicho tratado en la explotación de las tierras descubiertas y dados los medios de comunicación que eran eminentemente marítimos se realizaron varios ajustes en la legislación siendo uno de los más importantes "el tratado de Tornesillas por el que quedo anulada la eficacia de la bula citada"¹⁶, pero ese fenómeno trajo aparejada la necesidad de nuevos ordenamientos que regularan las actividades que desempeñaban los comerciantes, por lo que aparecieron disposiciones tales como son las "célebres ordenanzas de Colbert, con las que se amplió la noción jurídica del comercio. Estas ordenanzas del año de 1673 tenían como característica principal el hecho de que atenúa el carácter predominantemente

¹⁴ Cfr. BARRERA GRAFF. Ob. Cit. P.14 y sigs.

¹⁵ PACHICO MARTINEZ, Filiberto. Derecho de la Integración Económica (Implicaciones Jurídicas en México, Comercio Exterior), Ed. Porrúa . 2ª ed. México. 2002. P. 2.

¹⁶ Idem.

subjetivo que hasta entonces había tenido el Derecho mercantil, al someter a la competencia de los tribunales de comercio los conflictos relativos a las letras de cambio, sin importar de quien se tratase las personas que en tal conflicto figuraban, por lo que con esto se amplió todavía más la noción jurídica del comercio, estableciendo para tal efecto la presunción de ser comerciante quien lo realiza, además de someter a la jurisdicción consular a todas las personas que intervienen en una letra de cambio, con lo que se supone que esto se basa en una presunción de que es comerciante quien realiza el acto jurídico concerniente, por lo que la doctrina determina que "esto es fijar una ficción sobre otra ficción jurídica"¹⁷.

Para nuestro estudio resulta importante destacar que la segunda de estas ordenanzas de 1681 refirieran principalmente al Derecho marítimo y tuvo gran influencia aún después de que fueran superadas por otros nuevos ordenamientos que por razón del tiempo y la evolución de los actos jurídicos, existieron otras leyes que propiciaron que se tuviera la posibilidad de que se perfeccionaran las leyes mercantiles y dadas las situaciones que se presentaron en Francia desde 1801 hasta 1806 por diversas razones que radican principalmente en quiebras de negociaciones, causaron que Napoleón ordenará la creación de nuevas disposiciones que introdujeron conceptos nuevos, por lo que siguiendo la evolución del Derecho natural al Derecho positivo se aprecia que el objetivo era realizar y regular los actos de comercio que basta realizarlos para que se aplique el Derecho comercial y la cualidad de comerciante no es sino una consecuencia de su aplicación¹⁸, este código en razón de las campañas napoleónicas fue difundido y su influencia es tal que inclusive ahora su estructura fundamental no ha cambiado, por su parte el Imperio Alemán en 1861 realizó un código Germano "el cual no es aplicable a los actos aislados, sino que sólo rige a los comerciantes, tendiendo a ser este predominantemente de carácter subjetivo"¹⁹.

Con el citado descubrimiento de América se encuentra el poder real que gozaba España por la unión de los Reyes católicos provenientes de Castilla y de

¹⁷ ROCCO, Alfredo. Principios de Derecho Mercantil. Cit. Por Mantilla Molina, ob. Cit P. 7

¹⁸ Cfr. DE J. TENA, Felipe, Ob. Cit. P.34

¹⁹ MANTILLA MOLINA. Roberto Ob. Cit. P. 9

Aragón se vio engrandecido y drásticamente respaldado por una fuerte cantidad de recursos que manifestados en forma de oro, plata, cobre, animales y esclavos, que se convirtieron en mercancías, las cuales se pueden considerar como aquellas que permitieron que se diera gran parte del desarrollo en Europa, como fue la Revolución Industrial, pero sobre todo se crearon agrupaciones de comerciantes llamadas "Universidades de Mercaderes" donde se reunieron varias personas relacionadas con el gremio quienes se encargaron de expedir consulados de comercio que eran "los tribunales especiales de comercio, que se componían de un prior y dos cónsules"²⁰, quienes a través de sus resoluciones crearon ordenanzas que se les llamaba Consulados, de los cuales los más representativos son el de Burgos y el de Bilbao.

A las funciones del Consulado, les fueron añadidas las funciones legislativas por el Rey Felipe III, estas ordenanzas dada la situación histórica del mundo en ese momento rigieron en los territorios colonizados por España, México incluido y su influencia fue destacada, además de que Felipe V, les dio aún mayor poder con el nombre de Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la muy noble y real Villa de Bilbao. Las Ordenanzas de Bilbao constituían un verdadero código de comercio y dado su carácter y características llegaron a considerarse como un verdadero ordenamiento legal el cual tuvo como contemporáneos a otros ordenamientos como fue el caso de los que se trataron en "Lima (Universidad de Comerciante en Lima), con iguales privilegios que los de Burgos y Sevilla así como otros consulados que se establecieron en La Habana, Chile, Buenos Aires, entre otros"²¹.

Estos Consulados y Ordenanzas, en especial las de Bilbao, se extendieron por todo España; por lo que respecta a México, su calidad de colonia española no le permitía tener una legislación propia sino más bien derivada ya que desde finales del siglo XVI, se tenían instituciones impuestas por los españoles como eran El Cabildo, el Regimiento, el municipio, entre otras, por lo que para que se rigieran las relaciones comerciales de esa época se crearon las Ordenanzas que llevaron por título Ordenanzas del consulado de México, Universidad de

²⁰ D. J. TENA, Felipe, Ob. Cit. P. 37.

²¹ MANTILLA MOLINA, Roberto. Citando a José Ramón Flores y Vazquez Arminio. P. 13 y sigs.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Mercaderes de Nueva España. Las cuales se estuvieron imprimiendo y aplicando en nuestro territorio hasta el año de 1816, ya que por la turbulencia social por la que el país atravesaba, se hizo imposible mantener instituciones jurídicas que tenían por objeto regular determinado tipo de relaciones jurídicas, pero sin tener en consideración que no tenían oportunidad de regir una sociedad que se encontraba sin gobierno propio.

Consumada la independencia y redactada la Constitución Política de 1824 las ordenanzas continuaron vigentes y se aplicaron en territorio nacional.

Por estas razones es que los legisladores de aquella época en que no se tenían principios de una legislación propia se vieron en la necesidad para la satisfacción de las crecientes demandas de regulaciones que dirimieran las controversias, optaron por comenzar a crear legislaciones que podrían ser el principio de una legislación propia.

El día 7 de mayo de 1832 se creó una Ley sobre Derechos de Propiedad de los Inventores o Perfeccionadores de algún ramo de la Industria²², la cual como su mismo nombre lo indica surgió con el propósito de que se protegieran los derechos que las personas pretendieran tener sobre las obras que crearan como resultado de su ingenio y deseo de superación para la mejor satisfacción de sus necesidades así como para el aumento de la producción.

En el año de 1834 se presentó a la Cámara de Senadores una iniciativa encaminada a que se aceptaran diversos preceptos de aquel código, con algunas modificaciones exigidas por la forma de gobierno mexicano, pero "dadas las circunstancias en que no se tenía claro el rumbo que el país iba a seguir no se pudo aprobar este proyecto que aunque posible no fue viable y se quedó en el tintero legislativo, pero sirvió de base para que se crearán otras leyes como fueron las del año de 1842"²³.

La organización de tribunales especiales que se encargaran de conocer de las causas mercantiles, así como la creación de Juntas de fomento para velar por los intereses del comercio, en aquella época eran considerados dentro del ámbito de la vida civil, pero que por su trascendencia se vieron en la necesidad de crear

²² Cfr. MANTILLA MOLINA, Roberto. Ob. Cit. P. 16.

²³ Idem.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

tribunales ad hoc que se encargaran de resolver las controversias que surgían entre los diversos actores de la vida mercantil del país.

Por otro lado, se crearon la ley sobre bancarrotas regula de manera completa y sistemática, en Mayo de 1854 en el último gobierno de Antonio López de Santana un Código Nacional de Comercio que estuvo basado en el Código Español y Francés, constaba de 1091 artículos donde regula la materia mercantil, pero con una duración efímera de sólo un año, reapareciendo las Ordenanzas de Bilbao suprimiendo de igual manera los tribunales especiales de comercio cuya jurisdicción paso otra vez a los tribunales civiles, destacando que de esta época sólo sobrevivió el Reglamento de Corredores que se encargaba de regular aranceles que se debían cobrar.

Con la creación de la Constitución de 1857 se analizaron las relaciones entre el Estado y la Iglesia, la libertad de expresión, prensa, enseñanza, en materia de trabajo, pero lo que importa es lo relativo al "derecho de Propiedad y la Distribución de la Riqueza dentro de la política económica"²⁴.

Se entra a un proceso de codificación encargada de crear bases generales de para la legislación mercantil y después de que se hicieran reformas constitucionales para que el Congreso de la Unión tuviera facultades para regular en materia mercantil se expidió el Código de Comercio de 1884 el cual comenzó a regir el 20 de julio de 1884.

Se estudió lo relativo a las sociedades de capital variable y la responsabilidad limitada, aunque en forma poco clara, además se consideraba la negociación mercantil como una unidad mercantil y permitía que se constituyesen sobre ella gravámenes reales, teniendo como consecuencia de su falta de experiencia.

Este Código se vio derogado en algunas de sus partes, siendo el caso de lo relativo a al Registro de Comercio que se encontró dentro del Código menos de un año, por lo que se vio en la necesidad de darle nueva vida que permitiera nuevas instituciones al tener un nuevo ordenamiento jurídico que el 1 de enero de 1890 el cual salió a la luz pública rigiendo las relaciones comerciales hasta nuestros días,

²⁴ SOBERANES FERNANDEZ, José Luis. Historia del Derecho Mexicano. 6ª ed. Ed. Porrúa. México. 1998. P. 151 y sigs.

sin perder de vista que ha sufrido un serie de desmembraciones comenzando con la especialización de leyes como es el caso de lo que se contenía en los títulos relativos a las Sociedades Mercantiles, los Títulos de Crédito, El Contrato de Seguro entre otros.

Esto ha generado la creación de leyes especiales que rigen determinadas áreas del comercio como son el Derecho del mar o relativo a la navegación, de esta manera se cuenta con la Ley de Navegación de 4 de enero de 1994 y su reglamento, siendo ambos, ordenamientos jurídicos encargados de regular de manera sistemática y ordenada los actos de comercio que se realicen con relación a la navegación o el comercio marítimo. De lo anterior se puede apreciar que la materia mercantil ha ido evolucionando a lo largo de la evolución de la legislación que a través de los diversos sistemas jurídicos y políticos así como las cuestiones sociales, se han entremezclado teniendo como resultado que se busque legislación más especializada y que resuelva los problemas que se presentan en la actualidad con motivo del ejercicio del comercio como actividad cotidiana, por lo sujetos de que se trate.

1.2 CONCEPTO DE DERECHO MERCANTIL

Entender al Derecho Mercantil es vincularlo con el comercio tal como se desarrolla en la actualidad así se puede encontrar definiciones que manejan una sistemática de calificación de actos que se consideran mercantiles por el objeto, motivo o sujeto que lo desarrolla.

Por otra parte es importante dejar asentada las siguientes definiciones:

Joaquín Rodríguez Rodríguez lo define como "aquella rama del Derecho privado que regula los actos de comercio, la organización de las empresas, la actividad del comerciante, individual y el colectivo, y los negocios que recaigan sobre las cosas mercantiles"²⁵.

Por su parte Joaquín Garrigues establece que "se trata de aquel que regula los actos de comercio pertenecientes a la explotación de industrias mercantiles

²⁵ RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. T. I. 24ª edición. Ed. Porrúa México. 1999. P. 11 y sigs.

organizadas y los realizados ocasionalmente por comerciantes y no comerciantes, que el legislador considera mercantiles, así como el estatuto del comerciante individual y social y los estados de anomalía en el cumplimiento de sus obligaciones contractuales²⁶.

Alfredo Rocco define al Derecho Mercantil como "aquel que regula las relaciones de los particulares nacidos de la industria mercantil o asimiladas a ella en cuanto a su régimen y ejecución judicial"²⁷.

El Alemán Karl Heinsheimer, considera al Derecho Mercantil como "el Derecho privado especial de los comerciantes"²⁸.

Fernando Vazquez Arminio entiende al Derecho Mercantil como "el conjunto de normas jurídicas que regulan la actividad de los comerciantes o bien el concierto de reglas que rigen las relaciones nacidas del comercio"²⁹.

De lo anterior se desprende que la actividad comercial se presentará en razón de un comerciante, en relación con determinado tipo de mercaderías y la obtención de un lucro que, como indica Felipe De J. Tena, se le conoce como la especulación, o sea, el propósito de lucrar mediante esa interposición que se obtiene como "resultado del ejercicio de actos mercantiles"³⁰.

De esta manera, se puede considerar al Derecho Mercantil como el sistema de normas jurídicas que regulan la realización de los actos de comercio.

1.3 ACTO DE COMERCIO

En el estudio del Derecho Mercantil pieza fundamental son los denominados actos de comercio, donde remitiéndome de inmediato al Código de Comercio Francés del año de 1807, donde, por aplicación del principio revolucionario de desaparición de las corporaciones y gremios y de un Derecho privativo de la

²⁶ GARRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil, 9ª edición. T. I. Ed. Porrúa, 1998. P. 11 y sigs.

²⁷ Alfredo Rocco. Principios de Derecho Mercantil. Cit. Por Mantilla Molina, ob. Cit. P. 24

²⁸ Karl Heinsheimer. Derecho Mercantil. Cit. Por Mantilla Molina. Idem.

²⁹ VAZQUEZ ARMINIO, Fernando. Derecho Mercantil. Fundamentos e Historia. Ed. Porrúa. S/f. P. 17.

³⁰ DE J. TENA, Felipe. Derecho Mercantil Mexicano. Ed. Porrúa. México. 2002 P. 19 y sigs.

profesión mercantil, se decidió que el Derecho mercantil sería un Derecho de actos.

1.3.1 CONCEPTO

En un primer término es necesario entender que significa Acto de comercio así como los efectos jurídicos que produce en el campo del Derecho Mercantil, sirviendo de base las siguientes definiciones:

José Martínez Val, propone una definición para el acto de comercio en los siguientes términos: "los actos de comercio son aquellos que producen efectos en el ámbito jurídico mercantil, comprometiéndose, tanto los que dependen de la voluntad de los hombres (actos propiamente dichos), como también aquellos acontecimientos independientes de la voluntad humana que tienen realidad en el mundo exterior"³¹.

Este autor explica, que no se debe constreñir los actos de comercio a aquellos que en estricto sentido son los que se realizan con la voluntad de la persona-comerciante, ya que, si bien es cierto que los actos jurídicos interviene la voluntad de las personas para producir los efectos jurídicos deseados, no es menos cierto, que existen acontecimientos que por su sola realización generan consecuencias en el mundo jurídico normativo, tal el caso de un naufragio, el cual, genera diversos efectos jurídicos y no, salvo prueba en contrario, la voluntad de las partes para determinar si se trata de una conducta o no mercantil, se refiere a que los efectos jurídicos, se van a ver reflejados en el campo de aplicación de este, sin exclusión de los efectos que pudiera llegar a generar en otras áreas del Derecho.

Felipe de J. Tena, establece que "la imposibilidad de emitir un concepto de acto de comercio (que sea aceptado y que pueda considerarse completo en razón de las causas antes mencionados por su diversidad), es solamente de orden práctico, por que el legislador ha propendido siempre a extender la aplicación del Derecho comercial a relaciones que en realidad no son comerciales, por lo que ante la imposibilidad de formular una definición de acto

³¹ MARTINEZ VAL, José María. Derecho Mercantil. Ed. Bosh s/f . España. P. 20 y sigs.

de comercio que en consonancia con nuestro sistema jurídico comprenda todos los elementos previstos por el código, necesitamos convenir en que el único medio que existe para conocer la naturaleza comercial de un acto, es el de recurrir a la enumeración del legislador³².

A este respecto comenta Martínez Val, que la razón de esta situación se encuentra en la exposición de motivos del Código de Comercio, donde la Comisión redactora "huyó" a una definición del acto de comercio por que "según se explica ésta nunca es propia de textos legales"³³, lo cual es aún ratificado por Joaquín Garrigues, quien comenta en razón de esta situación que no se ha conseguido encontrar todavía un concepto del acto de comercio que satisfaga las necesidades que se tienen, en virtud de que no lograría satisfacer el amplio mundo de los actos de comercio.

En otras legislaciones como la Alemana, se menciona en su artículo 323, que actos de comercio, "son lo realizados por un comerciante que pertenezcan a la explotación de una industria mercantil"³⁴.

El acto de comercio no conceptualizado pero señalada su calificación en el artículo 75 del Código de Comercio, permite apreciar la intención del legislador de dar un catalogo de este tipo de actos, permitiendo la celebración de otros no contenidos en este ordenamiento pero que por sus características se consideren mercantiles.

³² De J. Tena. Ob. Cit. P. 52

³³ MARTINEZ VAL, José María. Ob. Cit. Pág. 21.

³⁴ Citr por. José Martínez Val. P. 24

CAPITULO II **DEL COMERCIO MARÍTIMO**

El comercio nació como una actividad realizada por personas que hacen de él su ocupación ordinaria que ha evolucionado el desarrollo tendiente al perfeccionamiento de las instituciones comerciales, así como a la creación de nuevos instrumentos económicos, técnicos y legales con el objeto de facilitar y garantizar los actos de comercio que se celebren, los cuales cobran cada vez mayor importancia.

Las formas en que se realiza el comercio en general, delimitan el objeto de estudio del comercio marítimo, el cual según precisa el maestro Sergio Domínguez Vargas es "el factor de la producción de capital fijo, al ser este parte de la naturaleza donde se va a desarrollar este tipo de comercio"³⁵.

En la actualidad la actividad marítimo-comercial, representa una de las principales formas de comercio siendo de gran importancia en el desarrollo del mismo, que se va perfeccionando a través de avances técnicos, tecnológicos, y logísticos, que son piezas básicas para la actualización del derecho a los casos concretos en el ámbito comercial marítimo.

2.1 CONCEPTO

Para entender el comercio marítimo, existen varias posturas doctrinales, de las que destacan la de José Martínez Val, que define al comercio marítimo como "la rama del Derecho Privado que contempla el conjunto de elementos personales, reales y relaciones obligacionales y contractuales que concurren en la navegación marítima, principal aunque no exclusivamente en ramo de transporte de personas y cosas"³⁶.

³⁵ DOMIGUEZ VARGAS, Sergio. Teoría Económica, Nociones Elementales. 17a. de. Ed. Porrúa. México. 1996. Pags. 49 y sigs. Respecto de los factores de producción.

³⁶ MARTINEZ VAL ob Cit. p. 622

De lo anterior se desprende que el comercio marítimo se debe considerar como parte del Derecho privado, ya que se refiere a los elementos personales y reales como integrantes de la relación jurídica que existe entre los actores del comercio marítimo y a estos los relaciona con la determinación de obligaciones a cargo de las partes, pero al referirse a los ámbitos de aplicación de este tipo de derecho en el transporte de personas y cosas se pierde el sentido de la misma.

José Domingo Ray, considera al comercio marítimo como "el conjunto de normas, principios y relaciones jurídicas que se refieren a la navegación y a los problemas conexos, así como al objeto central de la materia que no sólo es la navegación y el comercio marítimo, como señalaba la doctrina tradicional, sino la navegación en general, cualesquiera que sean sus fines o las aguas en que se realice, es por eso que esa definición incluye las normas, los principios que las inspiran y que gravitan en su interpretación y la conducta vinculante de los sujetos entre quienes se formalizan las relaciones jurídicas, refiriéndose la navegación únicamente a la que se realiza por agua y los problemas conexos"³⁷.

Para complementar la definición de este autor argentino, se añade el concepto de navegación entendida esta como la "simple traslación en el agua de personas o cosas, sea con fines de lucro o no, de sport (deportiva), dragado, colocación de cables submarinos, pesca, etc., aclarando que la legislación interna de su país de origen sigue el criterio amplio y comprende así normas de carácter privado, administrativo, internacional, procesal entre otras, regulando todo tipo de navegación, sin importar en que tipo de aguas sean en las que se realice o la finalidad que se persiga"³⁸.

Raúl Cervantes Ahumada por razones de comprensión aclara que "por sistematización docente se ha dividido al Derecho en varias ramas, como son la legislación civil, la constitucional, la agraria, al mercantil, entre otras, en este sentido el derecho marítimo es de orden público y es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público

³⁷ DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación en textos legales nacionales e internacionales sobre Comercio Exterior. De. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina. s/f. P. 35 y sig.

³⁸ Idem.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación de los espacios marítimos.”³⁹

Por su parte el Maestro Gutiérrez y González al referirse a la distinción entre derecho privado y público aclara en su cátedra, que es absurdo referirse a una distinción que en principio no debería existir ya que el derecho emana de un órgano público como es el legislativo y esta dirigido a regular la conducta de las personas, esto es de carácter general y por lo tanto su aplicación también lo es, y dado que se prohíbe la creación de leyes especiales, luego entonces, también para este jurista mexicano, el derecho es único y no tiene por que dividirse en clasificación que para él no tienen razón de ser⁴⁰.

En otras palabras, el ordenamiento jurídico es marítimo, “cuando tiene relación con el mar o con los espacios marítimos y dado que las instituciones jurídico-marítimas al actualizarse se relacionan con la vida de las comunidades humanas que actúan en el mar o en relación directa con él, habrá tantas subramas del derecho marítimo como ramas jurídicas se ocupen de cada relación”⁴¹.

Resulta interesante la concepción que el maestro Raúl Cervantes Ahumada otorga respecto del concepto de Derecho Marítimo y cómo lo relaciona con todo lo que tenga que ver con el ámbito del Mar, considerando éste como la piedra angular del comercio marítimo.

Luis Beltrán Montiel entiende al Derecho Marítimo como el “conjunto de reglas jurídicas relativas a ese tipo particular de navegación, es decir, la esencialmente marítima”⁴².

Este mismo autor en su obra aporta criterios de diversos autores, de entre los que destacan los siguientes:

George Ripert que define al Derecho marítimo como “conjunto de relaciones jurídicas en las cuales el mar es el teatro y cuyo objeto es el comercio marítimo,

³⁹ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. 2a de. Ed.Porrúa. México, 2001. p.6 y sigs.

⁴⁰ Cfr. Opinión del Maestro Ernesto Gutiérrez y Gonzales en la cátedra de Bienes del segundo semestre de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M.

⁴¹ CERVANTES AHUMADA. Ob. cit. p. 7 y sigs.

⁴² BELTRAN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. De. Astrea. Buenos Aires. 1992. Pág. 1

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

donde aclara que no es la naturaleza de las reglas la que determina la extensión de esta disciplina, sino su objeto, la navegación se hace en el mar⁴³.

Para Brunetti "la expresión Derecho marítimo con un alcance muy amplio comprende toda la fenomenología jurídica que gira al rededor de la navegación, de la industria y del tráfico marítimo"⁴⁴.

Malvagni lo conceptualiza como "el conjunto de normas que rigen tanto los hechos y cosas que tienen por ámbito propio las aguas navegables, como las relaciones que surgen con motivo de la navegación"⁴⁵.

De este análisis concluye Luis Beltran Montiel que el derecho marítimo "es el conjunto de normas destinadas a reglar los hechos, las instituciones y las relaciones jurídicas derivadas del ejercicio de la actividad navegatoria o modificadas por ésta"⁴⁶.

Por su parte la Legislación Mexicana en su Ley de Navegación define al comercio marítimo como "La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación".

Por tal virtud estimo que el derecho marítimo debe referirse al sistema de normas jurídicas vigentes que regulan los actos marítimo-comerciales y de navegación, que se realicen en un tiempo y lugar determinado en la forma prevista por la ley.

2.2 NATURALEZA JURIDICA

La naturaleza jurídica del Derecho marítimo tiene caracteres de derecho público y privado, y al respecto el maestro Cervantes Ahumada manifiesta que: "En el desarrollo del comercio marítimo tanto el derecho público como el derecho

⁴³ Idem.

⁴⁴ Idem.

⁴⁵ Idem.

⁴⁶ BELTRAN MONTIEL, Luis. Ob. Cit. Idem.

privado se entrelazan sin que exista una clara distinción de donde comienza la regulación o el campo de acción de uno con relación al otro⁴⁷.

Atendiendo a las instituciones y actos que regula, como son la Internacionalidad o la unificación, a la que el derecho marítimo está tendiendo, se le puede incluir dentro del ámbito del Derecho Internacional Privado.

La autonomía del derecho marítimo es indudable tal como lo establece José Domingo Ray al manifestar que "el concepto de autonomía en el derecho marítimo es histórico y contingente puesto que puede afirmarse, en cuanto aparecen por obra de la costumbre, la sanción legislativa de las convenciones legislativas, la jurisprudencia internacional, que crean instituciones específicas que pueden agruparse armónica y sistemáticamente"⁴⁸.

2.3 ELEMENTOS

Los elementos del Derecho Marítimo se puede decir que son propios, que los distinguen de otras ramas, ya que regula una actividad específica y especial que gira sobre la figura del derecho marítimo y su función social, tanto a nivel nacional como internacional, según se desprende de los diversos ordenamientos jurídicos que existen, en los que se aprecia la creación de instrumentos que cada legislación impone para satisfacer las necesidades comerciales territoriales, con mayores garantías y seguridad jurídica para los actos sujetos en los actos de comercio que celebren.

2.3.1 ELEMENTOS PERSONALES

Al ser el comercio una actividad eminentemente humana, quienes la desarrollen deben cumplir con las obligaciones que se establecen en la ley, por lo que es necesario determinar quienes intervienen en este tipo de relaciones comerciales que regula el Código de Comercio en sus artículos 3 y 4 al establecer que los comerciantes, y las demás personas que accidentalmente realizan alguna

⁴⁷ CERVANTES AHUMADA. Ob. Cit. Pág. 6.

⁴⁸ DOMINGO RAY. Ob. Cit. Pág. 100

operación de comercio, aunque no tengan establecimiento fijo, se encuentran sujetas a la legislación mercantil, por lo que entendemos que estos son los sujetos del Derecho mercantil.

De lo anterior se puede apreciar en primer término que las personas físicas que teniendo capacidad legal para ejercer el comercio, hacen de él su ocupación ordinaria, o personas morales como son las sociedades nacionales constituidas con arreglo a las leyes mercantiles y las sociedades extranjeras o las agencias y sucursales de éstas, que dentro del territorio nacional ejerzan actos de comercio, quedan sujetos a las leyes mercantiles, así también obligan a cualquier persona que no siendo comerciante realice un acto de comercio, aunque sea de manera accidental, hecho que el maestro Felipe De J. Tena, coincide al señalar a estas personas como parte de la relación mercantil y añade que cualquier persona que tenga capacidad legal podrá ejercerlo, en términos del código de Comercio.

Atento a lo anterior se encuentra en el comercio marítimo al llamado "Empresario Naviero que generalmente es una Sociedad Anónima, que posee una flota de buques y una compleja organización de tierra, que ofrece servicio para el transporte de carga ajena y de pasajeros"⁴⁹.

Rodrigo Uriá define al empresario naviero como "aquella persona que ejercite y desarrolle en nombre propio una actividad constitutiva de empresa mediante la utilización o explotación de uno o más buques"⁵⁰.

La Ley de Navegación vigente distingue en el artículo 16 al naviero como una persona física o moral o bien empresa naviera persona moral, y que tengan por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o posesión derivada de un contrato celebrado entre el posesionario y el propietario del buque, aún cuando ello no constituya su actividad principal, son sujetos de la Ley de Navegación.

Para Francisco Chuliá el naviero "es el comerciante persona física dedicada profesionalmente y embarcada al frente de un concreto buque, a la expedición

⁴⁹ CHULIA, Francisco Vincent. Introducción al Derecho Mercantil. 4a Ed. Bosh. Barcelona. 1994. Pág. 434 y sigs.

⁵⁰ URIÁ, Rodrigo. Ob. Cit. Pág 217 y sigs.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

marítima, en nombre y con responsabilidad propia, aunque a veces por cuenta propia y otras por cuenta ajena. Cuando actúa por cuenta de otro se considera que es un auxiliar del empresario marítimo ya que debía cumplir las ordenes que se le daban⁵¹.

La responsabilidad del naviero, deriva de lo contractual así como de lo extracontractual, de actos u omisiones del capitán y de sus auxiliares. A este respecto José Martínez Val menciona que las responsabilidades del Naviero proceden de "los actos del capitán, las obligaciones contraídas por este, los actos culposos que realice o bien los actos ilícitos que tenga lugar a cargo del capitán con la excepción de que se trate de un abordaje culposo o que así lo establezca un convenio internacional, con la excepción de las pérdidas o daños derivadas de un incendio, a menos de que éste haya sido ocasionado por hecho o falta del armador, fuerza mayor, guerra o hechos de enemigos públicos, huelgas, lock-outs, motines o perturbaciones civiles, salvamento, la tentativa de este o los vicios ocultas de la cosas; en este sentido se define al naviero como el propietario del buque que lo pertrecha, dota, avitualla y lo explota por su cuenta y riesgo y también a la persona encargada de representar al buque en el puerto en que éste se halle, siendo la explotación y riegos adquiridos considerados como propios del naviero"⁵².

Por otro lado el mismo Martínez Val define a la Dotación del Buque como "el conjunto de individuos embarcados de Capitán a paje, para la dirección, maniobras y servicio, con exclusión de los pasajeros y de los individuos que el buque llevara de transporte, que si no están enrolados para el servicio tienen la consideración de pasajeros"⁵³.

Algunos requisitos para ser capitán de una embarcación son: "la nacionalidad, la pericia, la capacidad de mando y dirección teniendo como funciones principales las de orden público en las que tiene el carácter de autoridad delegada del estado, la técnicas que consisten en dirigir el buque hasta el puerto de destino, toma las disposiciones para conservarlo bien provisto y pertregado,

⁵¹ CHULIA, Francisco. Ob. Cit. Pág.436.

⁵² MARTINEZ VAL, José Ob. Cit. pág. 627 y sigs.

⁵³ MARTINEZ VAL, José Ob. Cit. Pág. 633 y sigs.

toma el mando en las entradas y salidas de los puertos entre otras⁵⁴ y las comerciales que menciona son muy variadas ya que destacan entre las más importantes dotar, avituallar, pertrechar y reparar el buque, solicitar la venta judicial del mismo, asumir responsabilidades de culpa y negligencia en caso de impericia.

Para Cervantes Ahumada la importancia del capitán de la embarcación radica en que al principio era el propietario del navío, el dueño de la carga, y el principal interesado en la aventura marítima y poco a poco se fue convirtiendo en un empresario del transporte marítimo por realizar esta actividad pero de mercancías ajenas, se le considera la figura de mayor autoridad dentro del navío.

Tiene, entre otras, las siguientes atribuciones:

- "El deber de realizar todo lo necesario para dar efectividad al contrato y tener cuidado razonable de las mercancías que le han sido confiadas
- La protección de la propiedad de las mercancías puede pasar el capitán a tener que actuar como agente propietario del cargamento para la protección de sus intereses"⁵⁵,
- Al capitán lo designa el Naviero.

Según diversos autores se identifican como sujetos del Derecho Marítimo los siguientes:

- A) El piloto considerado como el segundo al mando del buque y sustituye al capitán en caso de muerte, ausencia o enfermedad.
- B) El contramaestre cuya función consiste en sustituir en casos de necesidad al capitán o al piloto y vigilar el cuidado del buque, la carga y ministrar los servicios que la tripulación requiera en la travesía.
- C) Los maquinistas tienen a cargo la conservación y cuidado de las máquinas del buque y todo lo concerniente para el funcionamiento de la embarcación.

⁵⁴ Idem.

⁵⁵ SCRUTTON. The contract of Afreightment expressed in Charter - Parties and Bills of Lading. Cit. Por Cervantes Ahumada, Raúl. Ob. Cit. P. 817.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

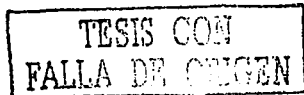
- D) La tripulación está compuesta por todos los demás individuos enrolados para el servicio en el buque y perciben un sueldo a cambio de los servicios que prestan. Se integra por la oficialidad y la marinería sometidos a un régimen de trabajo especial contemplado en la legislación laboral y que José Dávalos identifica como "un trabajo especial por lo que su tratamiento como trabajadores está sujeto a que se determine cual es su situación laboral pero se debe garantizar la seguridad en el empleo y que este se cumpla en los términos de se contrate ya que existen riesgos de trabajo que permiten a los miembros de la tripulación exigir la indemnización correspondiente a través de la Junta Especial de Conciliación y Arbitraje que en razón de su actividad corresponda conocer del asunto"⁵⁶.
- E) El sobrecargo recae en una persona que el naviero designa en el buque para el desempeño de funciones administrativas, pudiendo asumir además funciones encargadas por los cargadores.
- F) El copropietario de la nave en caso de existir, se encarga de la administración del buque para el beneficio de todos los copropietarios.
- G) El fletador tiene la facultad de otorgar en fletamento la nave por cuenta propia, aparte del ejercer el control sobre el fletante⁵⁷.
- H) El mayordomo esta encargado de atender a algunos pasajeros en el cumplimiento de la actividad, que con motivo de su cargo deba cumplir⁵⁸.
- I) El Armador, es quien se encarga de buena parte de la producción del comercio marítimo, por lo que no se le puede dejar rezagado dentro de este tipo de relaciones⁵⁹, esta encargado de equipar, avitullar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación.
- J) El operador, es la persona física o moral por conducto de la cual se celebra a nombre propio los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él a su vez, haya contratado.

⁵⁶ DAVALOS, José. Derecho Individual del Trabajo. Ed. Porrúa. 1998. Pág. 237 y sigs.

⁵⁷ Cfr. MARTINEZ VAL Idem. Estas figuras se encuentran contempladas dentro del aspecto de los auxiliares en la navegación considerados como sujetos en la relación marítimo comercial.

⁵⁸ Cfr. CHULIA, Francisco V. Ob. Cit. Pág. 436

⁵⁹ Idem.



- K) El constructor de Barcos, depende de los astilleros entendiéndose como tales "las instalaciones que se dedican a la construcción y reparación de barcos, para su establecimiento se requiere de concesión y la inscripción de esta en el Registro Marítimo Nacional, cabe aclarar que el titular de la empresa de astilleros tiene el carácter de comerciante"⁶⁰.
- L) El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal.
- M) Los Pilotos de Puerto son miembros de la Marina Mercante Nacional que previa la comprobación de las condiciones técnicas que fija el reglamento, son nombrados por la Secretaría de Marina, para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales, ríos y lagunas de la República tal como lo establece el artículo 26 del Reglamento para el servicio de Pilotaje.

Cabe Resaltar que las Autoridades Marítimas no son parte en la relación comercial establecida entre las partes contratantes y sin embargo se encuentran dentro de los elementos personales por la interacción que tienen con los demás sujetos antes mencionados

La autoridad marítima radica en el poder Ejecutivo Federal y lo ejerce por conducto de la Secretaría de Marina, con excepción del buque cuando se encuentra en aguas libres o en aguas extranjeras, en términos del artículo 6 de la Ley de Navegación.

En los territorios extranjeros la autoridad marítima competente se ejerce por conducto de los cónsules mexicanos.

El capitán puede figurar dentro de las autoridades marítimas ya que en alta mar o en aguas extranjeras, al considerarlo la Ley de Navegación como representante del Ejecutivo Federal, teniendo como atribuciones, el actuar como agente del Ministerio Público en caso de que se registre algún delito o bien como funcionario del registro civil y notario en los casos en que sea necesaria su fe pública como sería el caso del testamento marítimo regulado por el código civil y

⁶⁰ CERVANTES AHUMADA. Ob. Cit. Pág. 818

realizado por una autoridad marítima en pleno ejercicio de sus funciones, según se desprende del artículo 24 de la citada Ley de Navegación.

En materia marítima "el lugar y el horario de trabajo no pueden diferenciarse en forma radical, lo que influye en materia de riesgos, los servicios se prestan fuera del país, la disciplina es rígida y permanente a bordo del buque y duran no solo durante la jornada laboral"⁶¹.

Cabe señalar que la figura de los polizones se presenta cuando aparecen a bordo gentes que se introducen sin permiso, con el ánimo de viajar al punto de destino, son puestos a trabajar para devengar con servicio el transporte y comida, pero no se considera una relación de trabajo"⁶².

2.3.2 ELEMENTOS REALES

Los elementos reales se integran por todos los bienes o cosas que forman parte en la relación jurídica, entendiéndose por cosa según Ernesto Gutiérrez y González "toda realidad corpórea o incorpórea interior o exterior al ser humano, susceptible de entrar en una relación de derecho a modo de objeto o materia de la misma, que le sea útil, tenga individualidad propia y sea sometible a un titular"⁶³.

Raúl Cervantes Ahumada define como cosa mercantil "toda cosa jurídica que es objeto del tráfico comercial, que sirve como auxiliar para la realización del tráfico, o que es declarada mercantil, en forma expresa, por la ley"⁶⁴.

Es necesario precisar que las cosas mercantiles siguiendo a Cervantes Ahumada "lo son por su naturaleza o por accidente siendo las primeras aquellas cuya finalidad es la realización de fines comerciales o para el tráfico mercantil y las segundas las que sólo ocasionalmente son objeto de una relación comercial, como es el caso de las mercancías"⁶⁵.

⁶¹ DE BUEN L., Nestor. Derecho del Trabajo. Tomo II. 13a ed. Ed.Porrúa. México. 1999. Pág. 433 y sigs.

⁶² Idem.

⁶³ GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. El Patrimonio. El Pecuniario y el Moral o Derechos de la Personalidad. 5a. de. Ed. Porrúa. México. 1995. P. 51 y sis.

⁶⁴ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Primer Curso. Ed.Porrúa. México. 2000. Pág.337 y sigs.

⁶⁵ Idem. Pág. 338 y sigs.

Dentro del ámbito marítimo-comercial se encuentran como principales elementos reales las siguientes:

I.- Mercancías. Se considera que son mercancías los bienes que se compren y vendan con propósito de especulación comercial, además considera a la empresa marítima entendiéndola como cosa mercantil aquella "organización de una actividad económica que se dirige a la producción o al intercambio de bienes o servicios para el mercado"⁶⁶.

II.- Empresa Marítima. La anterior Ley de Navegación y Comercio Marítimo, consideraba a la empresa marítima como "el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo"⁶⁷.

En la opinión del maestro Cervantes Ahumada la empresa en si misma es una universalidad de hecho ya que constituye un conjunto de bienes coordinados con un destino común con una finalidad determinada, pero sin personalidad jurídica.

III.- Embarcación. Por otra parte, y por razón del estudio que se realiza, resulta conveniente dar a conocer las diversas definiciones que da a las embarcaciones, al que el autor antes indicado define como "el bien mueble, compuesto de diversos elementos, que en su conjunto constituye un aparato apto para navegar en el mar, y que está destinado a la navegación"⁶⁸.

Ripert que la define como la "maquina flotante destinada a la navegación"⁶⁹.

Para Baistrocci "es una máquina cuyas cualidades distintivas son la navegabilidad y la flotabilidad"⁷⁰.

Por su parte Melo lo entiende como "toda construcción capaz de sostenerse en el agua, susceptible de gobierno, de propulsión y maniobra y dedicada a un comercio lucrativo"⁷¹.

⁶⁶ DE PINA VARA, Rafael. Ob. Cit. Pág. 29 y sigs.

⁶⁷ Esta Ley es anterior a la Ley de Navegación de 1994.

⁶⁸ CERVAN TES AHUMADA. Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág.447 y sigs.

⁶⁹ Idem.

⁷⁰ Cf. CERVAN TES AHUMADA. Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág. 465 y sigs.

⁷¹ Idem.

La legislación Española establece que el buque, no sólo son las embarcaciones destinadas a la navegación de cabotaje o altura, sino también los diques flotantes, pontones, dragas, gánguiles y cualquier otro aparato flotante destinado o que pueda destinarse a servicios de la industria o comercio marítimo o fluvial.

El Derecho Argentino al referirse a este elemento determina que es "cualquier construcción flotante auxiliar de la navegación, pero no destinada a ella, aunque pueda desplazarse sobre el agua en cortos trechos para el cumplimiento de sus fines específicos"⁷².

Ahora bien, una vez conocidas las distintas definiciones que se da a la embarcación como medio de transporte, bien que forma parte del objeto de estudio, la Ley de Navegación establece en su artículo segundo que:

"Artículo 2º.- Para efectos de esta ley se entenderá por embarcación: toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión"; y en el artículo 9º de este mismo ordenamiento se aclara que por su uso pueden ser:

- a) De transporte de pasajeros
- b) De transporte de carga;
- c) De pesca;
- d) De recreo y deportivas
- e) Especiales, que incluyen las dragas, remolcadores, barcos grúa, de salvamento, de seguridad pública y las demás.

Y por su dimensión serán:

- i. Buque o embarcación mayor.- siendo toda embarcación con quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, en condiciones de navegar y;
- ii. Embarcación menor.- siendo toda embarcación con menos de quinientas unidades de arqueo bruto o menos de 15 metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo.

Cabe aclarar que el abanderamiento es el acto mediante el cual se impone la bandera mexicana a una embarcación o artefacto naval y la matriculación

⁷² MARTINEZ VAL. Ob. Cit. Pág. 633 y sigs.

consiste en su inscripción en los libros respectivos que deberán llevar los capitanes de puerto y estar Inscrito en el Registro Marítimo Nacional.

En cuanto a su naturaleza jurídica se puede determinar que la embarcación es bien mueble, compuesta por varias partes, a través de la cual se va a realizar o llevar a cabo el comercio marítimo, mismo que:

Debe cubrir dos requisitos fundamentales que son:

1. "La aptitud de navegar en mar abierto y;
2. El destino a la navegación, o sea el tráfico marítimo"⁷³.

Las condiciones de navegabilidad de un buque son los siguientes:

1. "Que el casco y sus máquinas principales y accesorias estén bien contruidos y en buen estado de conservación y funcionamiento.
2. Que cuente con todos los accesorios y del número de tripulantes necesarios y suficientes para navegar.
3. Que la carga haya sido estibada convenientemente"⁷⁴.

Es necesario analizar dentro de este elemento real el régimen de propiedad al que se encuentra sujeto la embarcación, para ello la ley de Navegación establece en su artículo 67 que la embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles dispositivo que se complementa con lo dispuesto con el Código Civil Federal al establecer y reconocer a las embarcaciones como bienes muebles.

En relación a la propiedad de una embarcación esta dividida en cien quirates y la representación se decide por quien detente el mayor número de quirates y en caso de empate el que resuelve es el juez, la copropiedad permite tener derechos al tanto en caso de venta y se hace por mayoría absoluta o bien cuando este de acuerdo con la venta el setenta y cinco por ciento de los miembros de los quirataros decidirá el juez.

Cada embarcación identificada como tal constituye una universalidad y por se rige por el principio de responsabilidad limitada del naviero.

IV.- Fortuna de Mar. Se entiende a la fortuna de mar como "un patrimonio separado o un patrimonio de afectación en donde el naviero se limitará a las

⁷³ CERVANTES AHUMADA. Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág. 822 y sigs.

⁷⁴ Ob. Cit. Pág. 260 y sigs.

obligaciones que el naviero haya contraído ya que el capitán es responsable durante la navegación de los daños causados al cargamento, de auxiliar a un buque naufragado, de contribuir en casos de averías gruesas además de toda obligación que surja de la realización de la actividad marítima⁷⁵.

V. Cargamento.- se considera al cargamento como elemento real del Derecho Marítimo por ser "el conjunto de mercancías que la empresa naval debe transportar en el tráfico por mar"⁷⁶.

VI. Mercancías Viajeras. Las mercancías viajeras pueden ser objeto de compraventas marítimas y estarán afectas a responsabilidades especiales, como en los casos de averías que pueden sufrir las embarcaciones y que como se analizará más adelante son un riesgo que se encuentra dentro de la navegación.

VII. Arqueo. Según José Martínez Val, el arqueo es "la determinación del tonelaje del buque y es un elementos de individualización, sobre todo a efectos administrativos, fiscales, de registro, etc., teniendo que distinguir entre tonelaje en peso y tonelaje de cabida siendo el primero el peso total que puede cargar y el segundo su volumen o capacidad interna, además el arqueo puede ser bruto o neto"⁷⁷.

2.3.3 ELEMENTOS FORMALES

En cuanto a la formalidad dentro del ámbito mercantil en general, únicamente se debe cumplir lo dispuesto en el artículo 78 del Código de Comercio, en razón de que las partes se obligan en los términos y condiciones que hayan pactado, pero éstos términos y condiciones dependerán exclusivamente del acto que estén realizando.

2.4 CARACTERISTICAS DEL DERECHO MARITIMO

⁷⁵ CERVANTES AHUMADA. Ob. Cit. idem.

⁷⁶ CERVANTES AHUMADA Ob. Cit. Idem.

⁷⁷ MARTINEZ VAL. Ob. Cit. Pág. 635.

A) José Domingo Ray identifica únicamente como principales características de este derecho según se desprende de su obra las siguientes⁷⁸:

- Las normas marítimas se particularizan por su originalidad, por ser uniformes en el espacio y en el tiempo preferentemente consuetudinarias.
- Considera que las Leyes de Rhodas y de Wisby, las Tablas de Amalfi, los Roles de Olerón, el Consulado del Mar y el Guidon de la Mer, son conjuntos de usos y costumbres y que a pesar de la codificación francesa de las Ordenanzas de Colbert, las normas consuetudinarias siempre han tenido un lugar de preferencia en este materia.
- Las normas de carácter marítimo carecen de un carácter de uniformidad o inmutabilidad ya que con el paso del tiempo y los avances tecnológicos como fueron la revolución industrial, se produce una modificación o transformación de las instituciones, como el mismo menciona, consecuencia de la aparición del vapor (evolución Industrial) y de la evolución técnica (siglo XX).

Por otro lado existe una tendencia hacia la internacionalidad, después de la nacionalización producida con la Ordenanzas de Colbert y se tiene una intervención estatal y de organismos internacionales para conseguir la seguridad en la navegación.

B) Por su parte Martínez Val señala como características del Derecho Marítimo son las siguientes⁷⁹

- Cuenta con el factor de especialidad en razón de que la autonomía del viaje por mar y su duración obligó a crear instituciones, facultades de personal y variantes profundas en toda clase de contratos.
- La aplicación de nuevos inventos sobre la comunicación rápida, permite dar y transmitir órdenes en muy poco tiempo lo que ha generado que cada viaje pierda su carácter autárquico.

⁷⁸ Cfr. DOMINGO RAY, José. Ob. Cit. P. 38 y sigs.

⁷⁹ Cfr. MARTINEZ VAL, Ob. Cit. Págs 624 y sigs.

- La propiedad naval, la hipoteca del buque, el fletamento, las averías, el abordaje, las relaciones laborales en el buque entre otras instituciones, siguen exigiendo una normatividad particular.
- El comercio marítimo posee un carácter cosmopolita ya que ciertos cuerpos legales, se aplican en diversos ámbitos de leyes.
- El factor Unificador se manifiesta desde que se busca la integración de las diversas legislaciones en una sola a través de convenios y conferencias internacionales.

C) Las características del Derecho Marítimo para Cervantes Ahumada⁸⁰ son las siguientes:

- Lo considera como una de las ramas más antiguas del derecho, si no es que la más antigua de las ramas especializadas del Derecho.
- Es insensible a los cambios políticos, pero si a los cambios técnicos o a los avances tecnológicos que se presenten en el área marítima.
- Es un derecho vivo en tanto que las normas escritas se vuelven obsoletas, los comerciantes marítimos crean nuevas normas con base en la costumbre, la que tiene en el campo marítimo una gran relevancia.

D) Para Luis Beltrán Montiel⁸¹, tiene entre otras las siguientes características:

- La autonomía que está constituida por las leyes que forma los diversos ordenamientos jurídicos que constituyen la materia que la hace no depender de ninguna otra en cuanto a legislación se refiere.
- Esta autonomía la divide en cuatro tipos, la científica donde se van a tener una serie de normas referentes a una determinada materia; La jurisdiccional entendiendo a la competencia la cual está específicamente asignada a determinados órganos jurisdiccionales para conocer en todas las cuestiones o conflictos derivados del ejercicio de la navegación y ; La autonomía didáctica en razón de la forma en que, en su opinión, debe encargarse la enseñanza del derecho.

⁸⁰ Cfr. Derecho Marítimo. Ob. Cit. P. 7 y sigs.

⁸¹ Cfr. BELTRAN MONTIEL. Ob. Cit. Pág. 4 y sigs.

- Otra característica es la internacionalidad de la materia, en el medio donde se desarrolla la navegación y la actividad que le es propia.
- La Integralidad, que es la posibilidad de incorporar en una sola legislación las reglas del derecho público y del derecho privado a través de la intervención del Estado en todos los aspectos de la actividad humana.

De lo anterior se pueden apreciar las siguientes características:

- I. La Autonomía es la no dependencia de otras ramas del derecho para existir, aunque puede en determinados casos llegar a ser complementada por otros ordenamientos jurídicos en las instituciones que no le son propias por la materia o suplementadas por las legislaciones que si le son propias a la materia.
- II. La Uniformidad busca la unificación de las diversas legislaciones en ordenamientos globales que permitan resolver las diversas controversias que se susciten en las cuestiones de carácter marítimo.
- III. La Evolución se da en razón de que se trata de un derecho dinámico en cuanto a la regulación de los nuevos adelantos que se realicen en el ámbito técnico
- IV. El Reglamentarismo o la Regulación legislativa consiste en la creación de ordenamientos jurídicos completos y claros que retomen los factores que integran la ley de tal manera y que sea aplicable a los diversos casos concretos que se lleguen a presentar en la práctica comercial.
- V. La Adaptación, se presenta en razón de las calidades geográficas o de las condiciones Políticas, Económicas, Sociales o Culturales que son factor determinante de la realización de la actividad marítimo comercial.

CAPITULO III
CONTRATOS EN MATERIA DE NAVEGACION

Los contratos, ya públicos como privados, son los instrumentos mediante los cuales las partes contratantes manifiestan su voluntad, las convenciones comerciales que para su interpretación y cumplimiento requieren de instrumentos legales precisos que garanticen a las partes, cumplir con sus obligaciones y derechos permitiendo a las personas tener seguridad jurídica, por eso es necesario conocer y difundir la materia de navegación.

3.1 CONCEPTO

Menciona el maestro Enrique Lara Treviño que "los contratos civiles son la principal fuente de obligaciones civiles y se infiere que el "contrato mercantil" es la principal fuente de obligaciones mercantiles, ya que estas son el vínculo jurídico por el que una persona física o colectiva, está sujeta respecto d otra, a una prestación, un hecho o una abstención"⁸².

Esta manifestación en el ámbito mercantil deriva de su primera concepción de origen civilista, la cual define *in genere* lo que son los contratos así como sus elementos.

El Código Civil establece en el artículo 1792, que es un convenio "el acuerdo de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones", y aclara que "los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos toman el nombre de contratos".

El genero son los convenios y la especie los contratos ya que los primeros se encargan de realizar una actividad mayor mientras que los segundos tienen como punto de partida la producción o transferencia de las obligaciones y derechos que se generen por su celebración.

⁸² LARA TREVIÑO, Enrique y CARVALLO YAÑEZ, Erick. Formulario Teórico-Práctico de Contratos Mercantiles. Ed. Porrúa. México. 2000. Pág. 3

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El Maestro Rojina Villegas entiende a los contratos como un "acuerdo de voluntades para crear o transmitir derechos y obligaciones: es una especie dentro del género de los convenios"⁸³

Joaquín Rodríguez al referirse a estos declara que es mercantil "el contrato que se produce en el ejercicio de una empresa mercantil, y para que un contrato sea mercantil se requiere la intervención de un comerciante y la destinación al comercio, pero además con la regla general de rapidez y rigor"⁸⁴.

Para Vidari "es la naturaleza objetiva de la prestación y la contraprestación, esto es, los fines que se proponen los contratantes es lo que le da el carácter de mercantil a los contratos"⁸⁵.

Opina De Pina Vara que los contratos mercantiles son las fuentes más importante de las obligaciones mercantiles y agrega que "está constituida por los contratos ya que la actividad de los comerciantes consiste esencialmente en contratar"⁸⁶.

Menciona el Maestro Cervantes Ahumada que "como ensayo de clasificación de los contratos mercantiles se encuentran en un primer término los contratos de cambio o sea aquellos que realizan la circulación de la riqueza, por medio de los cuales le proporcionan al público bienes o servicios, se tienen contratos auxiliares o de colaboración que son aquellos en los que una de las partes aporta una cooperación al desarrollo de una actividad empresarial, existen contratos de previsión, en los que para prever las consecuencias económicas de la realización de un riesgo como en el caso del seguro (que estudiaremos más adelante), una parte asume tales consecuencias, mediante la correspondiente contraprestación. Los contratos mercantiles pueden ser de guardia o custodia, de crédito o de garantía dependiendo del objeto que pretendan conseguir"⁸⁷.

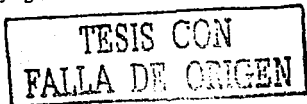
⁸³ ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. Contratos. Tomo IV. Ed. Porrúa, México. 1998. Pág. 7.

⁸⁴ Ob. Cit. Pág. 487y sigs.

⁸⁵ Ob. Cit. Págs. 440 y sigs.

⁸⁶ Ob. Cit. Pág. 183 y sigs.

⁸⁷ CERVANTES AHUMADA Ob. Cit. Pág. 512 y sigs.



En opinión de José Martínez Val los contratos mercantiles se clasifican en "Contratos que tienden a realizar la circulación de los bienes o de la riqueza, los que tienen a facilitar la cooperación, los contratos de conservación y custodia, los de previsión de un riesgo, los de adhesión, los nominados o típicos, atípicos o mixtos, y los Organizados (los que pertenecen a una organización o empresa), los de adhesión, los normativos que regulan relaciones jurídicas futuras, los contratos colectivos y los contratos forzosos que este autor los entiende como los que limitan la voluntad de alguna de las partes presentándose principalmente este tipo de situaciones en los contratos que se celebran por los particulares con las empresas concesionarias de servicios públicos"⁸⁸.

3.2 ELEMENTOS ESENCIALES

Como elementos esenciales de los contratos es el acto jurídico el que da origen, ya que este según Ernesto Gutiérrez y González "es la conducta del ser humano en que hay una manifestación de voluntad, con la intención de producir consecuencias de derecho, siempre y cuando una norma jurídica sancione esa manifestación de voluntad, y sancione los efectos deseados por el autor, que a diferencia del hecho jurídico que es una manifestación de voluntad que genera efectos de derecho independientemente de la intención del autor de la voluntad, para que esos efectos se produzcan, o un hecho de la naturaleza al que la ley vincula efectos jurídicos"⁸⁹.

3.2.1 CONSENTIMIENTO

El consentimiento como elemento de los contratos según el autor antes indicado, establece que es "el acuerdo de dos o más voluntades que tienden a

⁸⁸ Ob. Cit. Págs. 441 y sigs.

⁸⁹ GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. 12a ed. Ed. Porrúa. México. 1998. Págs. 154 y sigs.



crear, transferir, conservar, modificar o extinguir, efectos de derecho, y es necesario que esas voluntades tengan una manifestación exterior⁹⁰.

El maestro De Pina Vara manifiesta que "el consentimiento es la manifestación de voluntad de las partes que debe ser libre, esto es, sin vicios, por lo que una persona da su aprobación para celebrar un contrato... puede ser expreso o tácito"⁹¹.

Dentro del consentimiento mercantil vamos a encontrar que existen tres fases que son la oferta, la aceptación y el acuerdo, y al efecto debemos entender que:

A.- La oferta "es la manifestación unilateral de voluntad declarando los elementos esenciales del contrato, puede revestir la forma de receptiva cuando va dirigida a una persona en lo particular o cuando se dirige a personas concretas o no receptiva cuando se dirige al público en general"⁹².

La manifestación de la voluntad puede darse de manera "tácita o expresa siendo esta cuando su declaración tiene lugar por cualquiera de los medios por los cuales el ser humano se comunica con sus semejantes, o bien tácita cuando si bien no se declara por cualquiera de los medios adecuados para la manifestación expresa de voluntad, se hace derivar de hechos o actos que permiten presumir lo querido por el Sujeto, cuando se realizan ciertos actos que no se dirigen propiamente a exteriorizar una voluntad, pero se deduce ésta de la conducta o el comportamiento de una persona"⁹³.

Una característica que el maestro Gutiérrez y González nos marca como fundamental es que la Oferta forzosamente debe "ser seria y con ánimo de cumplir, en razón de que el oferente debe tener intención de que su propuesta lo obligue a cumplir en su oportunidad lo que ofrece; debe tener la intención de producir los efectos de Derecho que él desee respetar"⁹⁴

⁹⁰ Idem. Pág. 249.

⁹¹ Ob. Cit. Pág. 184.

⁹² MARTINEZ VAL. Ob. Cit. Pág. 443 y sigs.

⁹³ DOMINGUEZ MARTINEZ, Jorge Alfredo. Derecho Civil. Parte General. Personas. Cosas. Negocio Jurídico e Invalidez. 5a. ed. Ed. Porrúa. México. 1996. Págs. 525 y sigs.

⁹⁴ Ob. Cit. Pág. 257

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

B.- La aceptación como otro elemento se define como una declaración unilateral mediante la cual se manifiesta la adhesión a la propuesta de policitación u oferta o bien se le entiende como una declaración unilateral de voluntad, expresa o tácita, hecha a persona determinada, presente o no presente, seria, lisa y llana, mediante la cual se expresa la adhesión a la propuesta, y se reduce a un "sí".

La buena fe, se presume siempre salvo prueba en contrario, la cual deberá ser demostrada por quien duda de ella, y establece Cervantes Ahumada que "los actos de la buena y la mala fe sobre los contratos mercantiles presentan un fenómeno curioso: en tanto que la mala fe no influye en la validez de ciertos contratos, como la compraventa, en otros como los seguros, la buena fe absoluta y nítida es esencial, y aún la simple reticencia puede anular los efectos del contrato"⁹⁵.

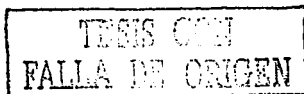
3.2.2 OBJETO

El objeto es otro elemento indispensable en los contratos y al efecto el maestro Ernesto Gutiérrez y González expresa que: el "Objeto directo del contrato.- que de acuerdo con la definición del contrato resulta que es el crear y transmitir derechos y obligaciones; El Objeto indirecto va a ser la conducta de dar hacer o no hacer; Y finalmente se considera también como objeto del contrato la cosa física material que la persona deba de entregar"⁹⁶.

La utilidad de entender este elemento esencial, radica en no confundir la obligación pactada en el contrato con el objeto material que se establezca en el mismo, en razón de que resulta distinto al objeto de un contrato de transporte que la carga que se va a transportar siendo necesario entender esta diferencia y no confundir el objeto directo del indirecto y menos con el objeto material ya que si bien es cierto que los tres están relacionados por pertenecer a un mismo propósito por voluntad de las partes, no es menos cierto que se deban tomar en consideración las características propias de

⁹⁵Ob. Cit. Pág. 510.

⁹⁶GUTIERREZ Y GONZALEZ. Ob. Cit. Pág. 280 y sigs.



cada tipo de objeto al momento de la redacción de un contrato que para su cumplimiento deben quedar plenamente establecidas.

Para los actos de carácter mercantil el Código de Comercio da plena libertad a los contratantes sin sujetarlos a formalidades o requisitos determinados, al establecer en su artículo 78 que " en las convenciones mercantiles cada uno se obliga en la manera y términos que aparezca que quiso obligarse, sin que la validez del acto comercial dependa de la observancia de formalidades o requisitos determinados"; debiendo establecerse en la convención la determinación precisa de la especie y calidad de las mercancías o del servicio a prestar, limitando la exigencia de lo pactado a lo que marca el artículo 87 del mismo ordenamiento jurídico.

3.2.3 SOLEMNIDAD

Aunque en el Código Civil la marca en algunos actos como obligatoria, para la validez de los contratos en materia de comercio, no existe dicho requisito para evitar su cumplimiento, ya que lo deja a la libre voluntad de las partes contratantes en los términos que precisa el artículo 78 del Código de Comercio.

En el ámbito comercial marítimo se encuentra que la firma de los instrumentos que obligan a las partes serán los encargados de consagrar la voluntad de estas así en cumplimiento de los artículo que se han manejado, por lo que de esta manera se esta en aptitud de cumplir lo impuesto por el dispositivo legal y satisfacción los requisitos esenciales para la existencia del contrato.

3.3 REQUISITOS DE VALIDEZ

Para poder analizar los requisitos de validez de los contratos, primero debemos de asegurar la existencia del contrato cuyos elementos son el Consentimiento y el Objeto que son los que le dan validez al contrato y deben

ser realizados por personas capaces, lo anterior tomando en cuenta lo que marca el artículo 1795 del Código Civil.

A manera de mejor comprensión precisando los elementos que deba contener todo contrato para evitar su nulidad o invalidez se puede resumir que son los siguientes:

1. El consentimiento como el primero de los requisitos de existencia se define como "el conjunto de elementos sensibles que revisten exteriormente a las conductas que tienden a la creación, transmisión, conservación, modificación o extinción de los derechos y obligaciones y cuya validez total o parcial depende en cierta medida de la observación de esos elementos sensibles, según lo exija la organización jurídica vigente" añadiendo a la anterior idea que " la manera en que debe externarse y/o plasmarse la voluntad de los que contratan - debe hacerse - conforme lo disponga o permita la ley⁹⁷.

Puede ser manifestado de manera expresa cuando la voluntad se manifiesta verbalmente o por escrito o por signos inequívocos, o tácita, cuando la voluntad resulta de hechos o de actos que la presupongan o autoricen suponerla.

2.- El segundo es el objeto, motivo o fin lícito, que "es el hecho de prestar realizar una determinada conducta sino como el prestar hechos o realizar abstenciones, mientras que por motivo o fin es la razón contingente, subjetiva, y por lo mismo, variable de individuo a individuo, que lo induce a la celebración del acto jurídico"⁹⁸.

Esto se refleja en la materia mercantil a propósito de la especulación o el lucro que buscan los comerciantes por lo que d deben ser lícitos, esto es que estén conforme a las leyes y que no sean contraria a estas ya que de lo contrario se considera que no están emitidas conforme a la ley

3.- El tercero es la capacidad de las personas la cual se refiere a la aptitud jurídica para ser sujeto de derecho y obligaciones.

⁹⁷ Derecho de las Obligaciones. Ob. Cit. Pág. 302 y sigs.

⁹⁸ GUTIERREZ Y GONZALEZ. Ob. cit. Pág. 325 y sigs.

Son capaces "todas las personas no exceptuadas por la ley" según el artículo 1798, complementado por el artículo 5 del Código de Comercio establecen que toda persona que según las leyes comunes es hábil para contratar y obligarse, tienen capacidad legal para su ejercicio.

4.- Finalmente la voluntad de las partes, no debe estar viciada por alguna causa de nulidad ya que el vicio puede entenderse como la realización incompleta o defectuosa de cualquiera de los elementos de esencia de una institución y puede revestir varias formas como son el error, la violencia, la reticencia o la lesión.

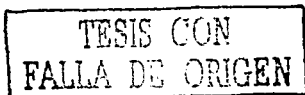
El error es "una creencia sobre algo del mundo exterior o interior físico de un ser humano, que esta en discrepancia con la realidad, o bien es una falsa o incompleta consideración de la realidad, pero siempre, aunque se esté en error, se tiene un conocimiento, equivocado, pero un conocimiento al fin y al cabo"⁹⁹.

La violencia "es el medio originado por la amenaza de sufrir un daño personal, patrimonial moral o pecuniario, y que lleva a dar la voluntad para realizar un acto jurídico" o bien como lo plantea el código civil en su artículo 1819, hay violencia cuando se emplea la fuerza física o amenazas que importen peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante, de su cónyuge, de sus ascendientes, de sus descendiente o de sus parientes colaterales dentro del segundo grado.

La reticencia que es el silencio que voluntariamente guarda uno de los contratantes al exteriorizar su voluntad, respecto de alguno o algunos hechos ignorados por su co-contratante, y que tienen relación con el acto jurídico que se celebra.

La lesión se considera que es la injusta desproporción entre lo que se da y entre lo que se recibe. En atención al artículo 385 del Código de Comercio la lesión no se estima vicio en el Derecho Mercantil ya que las ventas mercantiles no se rescindirán por causa de lesión, pero aclara que "

⁹⁹ Idem. Pág. 350 y sigs.



si bien la lesión no es causa de rescisión dentro del derecho mercantil eso no significa que no existía, sólo que no dará lugar a la rescisión del contrato respectivo, el cual seguirá vigente, pero el que fue lesionado, y tan lo fue que puede denunciar los hechos al ministerio público, y demandar el pago de los daños y perjuicios que haya recibido"¹⁰⁰.

3.4 PRINCIPALES CONTRATOS EN MATERIA DE NAVEGACION

Tomando como punto de partida los elementos antes expuestos se analizaran los siguientes contratos:

- A. EL CONTRATO DE FLETAMENTO
- B. CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA
- C. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA
- D. CONTRATO DE REMOLQUE
- E. CONTRATO DE SEGURO
- F. CONTRATO DE SEGURO DE VIAJERO

CONTRATO DE FLETAMENTO

La Ley de Navegación en su artículo 95 define al contrato de fletamento como aquel por el cual el fletante se compromete a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez se compromete al pago de una cantidad denominada flete.

Este es un concepto genérico de lo que es el fletamento, que esencialmente consiste en poner a disposición de otra persona un buque para que se realice determinada actividad, ya sea de transporte de personas o de mercancías, como puede ser el transporte de personas o mercancías, siendo en términos comunes una especie de arrendamiento donde una de las partes

¹⁰⁰ Idem. Pág. 380.

permite a la otra la utilización de una de sus embarcaciones a cambio del pago de un precio y esto por un tiempo determinado.

Los elementos personales en este contratote navegación son el fletante y el fletador, siendo el primero quien pone a disposición del segundo una embarcación por tiempo determinado, y el segundo quien se obliga a pagar un precio.

Podrá revestir tres formas dentro de la legislación marítima mexicana la primera el Fletamento o Arrendamiento a casco desnudo.

En este tipo de fletamento el fletante se compromete a poner por un tiempo determinado a disposición del fletador, una embarcación determinada, sin armamento y sin tripulación a cambio del pago de un flete.

El elemento real es el flete, que va a ser la contraprestación que va a recibir el fletador por otorgar el uso de la embarcación.

Las principales características son que el fletador asume la gestión náutica y comercial en calidad de naviero de la embarcación y debe restituir la embarcación en los términos que se pactan, además responderá de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación, y correrá por su cuenta los gastos de mantenimiento y reparación de la embarcación.

Otra ventaja es que se puede convenir dentro del clausulado la opción a compra de la embarcación sobre la cual y de convenir a sus intereses, el fletador puede tomar, dándole forma de un contrato de arrendamiento financiero, donde la opción a compra es permitida.

Otro tipo de fletamento que existe como segunda opción para contratar y que también se encuentra regulado es el fletamento por tiempo determinado, donde el fletador se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador, obligándose el fletante además, a presentar en la fecha y lugar convenidos, y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada, y en óptimas condiciones de navegación para cumplir de navegación para cumplir las obligaciones

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

previstas en el contrato, conservando como lo dispone la ley la gestión náutica de la embarcación.

La distinción entre los contratos citados radica en cuanto a las obligaciones de las partes y no necesariamente al factor del tiempo, ya que en los dos casos se pacta en el contrato por un tiempo determinado, es decir el transporte de un lugar a otro de lo que se aprecia que la ley comete un error al llamarlo por tiempo ya que en realidad lo que se está haciendo es cargar un buque para el transporte de mercancías o personas de un lugar a otro sin importar el factor tiempo.

La Ley de la materia establece el fletamento por viaje en el cual el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

La característica principal es que el viaje que se realice extingue las obligaciones a cargo de las partes. En esta modalidad el fletante se obliga a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad.

Por su lado el fletante se obliga a poner a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento.

Los elementos formales de éste contrato son los que establece el artículo 96 de la Ley de Navegación de donde se desprende que debe constar por escrito, además las partes podrán establecer las cláusulas que deseen, y deberán contar con una póliza de fletamento en la cual se establecen las mercancías que se están transportando.

Es posible determinar que en este tipo de contratos os elementos reales son la embarcación y el flete el primero que es el objeto principal para que se formalice el contrato y; El segundo ya que de no existir una contraprestación entonces no existiría el lucro que se pretende obtener.

Sirve de apoyo el contenido del artículo 97 de la Ley de Navegación el cual establece que se realizará el contrato al determinar que si no se ha firmado el contrato pero la correspondencia que las partes se han enviado contienen las cláusulas y las partes han empezado a ejecutarlo se entenderá

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

que el contrato existe aplicando al respecto lo que establezcan los usos y costumbres internacionales en cuanto a la práctica del comercio mercantil marítimo.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR AGUA

En este tipo de contratos se aplicara la legislación nacional cuando el puerto de carga o descarga previsto en el conocimiento de embarque, esté situado en territorio mexicano o que en este se establezca que se regirá por las disposiciones de la Ley de Navegación, o bien que en uno de los puertos optativos de descarga se encuentre en territorio mexicano o bien si se expiden conocimientos de embarque de una embarcación sujeta a la póliza de fletamento, lo anterior lo establece el artículo 101 de la Ley de Navegación.

El artículo 98 del mismo ordenamiento, determina que es un contrato por virtud de la cual la empresa naviera o el operador se obliga, ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar mercancía de un punto a otro y entregarlas a su destinatario o consignatario

Los elementos personales de este contrato son la empresa naviera o el operador que es el propietario del buque y puede disponer de él con arreglo a la ley; el embarcador o cargador, será el encargado de contratar el transporte y proporcionar las mercancías que constituyen el cargamento y que serán objeto de transporte dentro de este contrato, el destinatario quien se encarga de recibir las mercancías en el lugar donde se haya pactado la entrega.

Los elementos de formalidad determinan que deberá constar en un documento denominado conocimiento de embarque, que deberá expedir la empresa naviera o el operador a cada embarcador, es un título el cual es representativo de mercancías y que paralelo a este se entregará un recibo de estas a bordo de la embarcación este podrá ser o no negociable a elección del expedidor.

Deben contener las características o datos de identificación de la embarcación como son el nombre, nacionalidad, viaje y número de

conocimiento de embarque, las mercancías a transportar, el valor del flete, si este está pagado o por cobrar, la modalidad del transporte, el clausulado correspondiente.

Los elementos reales son el flete que se va a pagar, las mercancías que se van a transportar.

CONTRATO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS POR AGUA

Es un contrato por virtud del cual la empresa naviera o el operador se obliga a transportar, en un trayecto previamente definido, a una persona, previo pago de una tarifa tal como lo establece el artículo 106 de la Ley de Navegación.

Se extiende a una sólo persona, considera a los pasajeros como elementos personales en la celebración de este contrato como persona que recibe el servicio de transporte y paga por el y por otro lado la empresa naviera o el operador que se le llamará transportista.

Dentro de los elementos reales se encuentran el precio que pague el pasajero por el servicio así como por los equipajes y vehículos registrados que acompañen a los pasajeros, ya que como lo marca el artículo 107 y 108, es titular el transportista del privilegio y el derecho de retención sobre los equipajes, pero de igual forma es responsable por ellos.

El transportista es responsable por que se mantengan las cosas en el estado que guardaban antes de zarpar, lo que permite determinar su responsabilidad es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros y lo será de sus pertenencias ya que la vida es un valor fundamental seguido por la libertad y la integridad física, los bienes materiales son accesorios a la persona por lo que el responsable de las personas, lo es de sus bienes (lo accesorio sigue la suerte de lo principal), sin embargo en casos excepcionales podrá el transportista disponer de estos accesorios en la necesidad extrema, como lo sería el caso del peligro de naufragio cuando se deben arrojar por la

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

borda las cosas que resultan inútiles para la conservación de la embarcación y la presentación de vidas humanas

El transportista tiene la obligación de contratar un seguro de cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad. Lo cual es sumamente importante para el estudio que se esta realizando

CONTRATOS DE REMOLQUE

El contrato de remolque es la prestación de un servicio consistente en el traslado por agua de una embarcación, u otro objeto, desde un lugar a otro, se realiza bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora y mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción.

Ahora bien, para mayor claridad es necesario precisar que el objeto este contrato de remolque consistente en un servicio por el cual se traslada a una embarcación que carece de movimiento o se encuentra privada de él por razones técnicas o de seguridad y sin posibilidad de por si misma desplazarse en la dirección requerida, llegar a su destino, requiriendo de otra que cuente con la capacidad necesaria para desplazarla de un lugar a otro previamente convenido.

Los elementos personales serán el naviero o el capitán del buque remolcado y por otro lado el operador o la empresa naviera del remolcador así como el capitán de este, quien se encarga de determinar cual es la forma en la que se complementará el servicio.

Los elementos reales son las embarcaciones que se van a utilizar, el servicio o el remolque propiamente dicho, así como el precio que se va a pagar por él, a menos que se pacte lo contrario y el servicio sea gratuito.

El remolque puede ser público, particular o servicios oficiales, sobre los remolcadores, y las empresas remolcadoras así como los tipos de remolque que se pueden presentar como son el remolque a flote, semihundidas, salvamento de náufragos, o servicio contra incendio, entre otros¹⁰¹.

¹⁰¹ Cfr. CERVANTES ARIUMADA, Raúl. Ob. Cit. Pág. 430 y sigs.

Además de los contratos que establece la Ley de Navegación, existen otros contratos relacionados con la navegación de entre los que destacan los siguientes:

a) El contrato de construcción del buque, el cual recoge de la doctrina francesa donde distingue de este varios tipos como son el contrato de construcción por economía donde el propietario del buque aporta los materiales o el a fortrait, o por cuenta o por presupuesto, que se da cuando los astilleros ponen los materiales y fijan al buque un precio determinado, debe llenar la formalidad escrita y se considera como una venta futura.

b) La compraventa marítima es aquella que se realiza en el teatro del mar y aclara que son aquellas que conforme a las reglas del comercio exterior pueden revestir las formas CIF, CAF, FOB, LAB, FAS o CF, siendo modalidades respecto de las obligaciones de las partes, siendo que podrán ser CIF "las cost insurance freight o aquellas en las que se paga el costo del transporte, el seguro y la entrega, FOB free on board, cuando se dejan en la cubierta del buque, DES DEF delivery ex ship delivery ex frontier siendo si se entrega en el puerto del comprador o en la puerta del comprador, estas son algunas modalidades de las compraventas internacionales, las cuales se basan en lo incoterms que son los términos de contratación internacional, los cuales son las condiciones que se han establecido para que se contrato, se considera que con los Incoterms de 2000 se tienen mayores ventajas para el comprador que antes se veía en la necesidad de realizar todos los trámites relativos a este tipo de operación pero que en la actualidad tiene la posibilidad de que se le entregue en su puerta, claro se debe tener en cuenta que esa entrega tiene como consecuencia que el precio de la compra aumente pero su grado de responsabilidad disminuye¹⁰².

¹⁰² PACHECO HERNANDEZ, Filiberto. Ob. Cit. Pág. 378 y sigs. Apéndice Y relativo a los INCOTERMS.

c) El contrato de Préstamo de gruesa dentro del crédito marítimo como el contrato por el cual el prestamista, en consideración a que perderá la suma prestada si la cosa sobre la cual él hizo el préstamo peca por caso fortuito, es autorizado a estipular un interés o provecho extraordinario, para el caso en que la cosa arribe a buen puerto.

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 con relación a otros créditos no privilegiados o de inferior graduación

d) Por su parte Rodrigo Uria¹⁰³ al referirse a los contratos de utilización del buque donde el propietario es quien lo utiliza por sí o cediendo el uso a otra persona señala el Time Charter que equivale al fletamento del buque. El armador-fletante responde del retraso en la entrega del buque y de las pérdidas o daños a las mercancías si tal retraso o pérdida han sido motivadas por su falta de diligencia o culpa, pero no de los causados por negligencia o falta del personal que lo asiste.

El fletador tiene la obligación del pago del flete lo cual lo considera como el cumplimiento de las recíprocas obligaciones.

Define este mismo autor al fletamento ordinario como el contrato hecho en póliza y generalmente reservado para grandes cargas en el que el naviero (fletante) cede a otra persona (fletador), la utilización de todo o parte de un buque para la carga de mercancías, obligándose, a cambio de un precio (flete), a transportar la carga de un puerto a otro.

Respecto del contrato de Pasaje señala este tratadista que es el contrato por virtud del cual una persona se obliga mediante precio y en las condiciones que se establezcan a trasladar a otra por mar de un puerto a otro, siendo una modalidad del transporte se perfecciona en el momento en que recae el consentimiento de las partes sobre las condiciones del transporte y el precio del pasaje y son por lo general contratos de adhesión.

¹⁰³ Cfr. Ob. Cit. Pág. 1149 y sigs.

e) Vincent Chuliá menciona que "en el derecho español se presenta el arrendamiento de buque desnudo y el de buque armado y pertrechado por el arrendador, el fletamento impropio donde el fletante se reserva la autoridad náutica del buque y por el contrario el transporte marítimo mediante el conocimiento de embarque que se basa en este último y lo considera como un título de tradición que permite al transportista, que legitima a todo tenedor legitimo a exigir la entrega de la mercancía en el puerto de destino indicado"¹⁰⁴.

Dentro del contrato de pasaje le llama billete de pasaje al boleto que se entrega al pasajero por concepto de elemento formal dentro de este contrato.

El Practicaje es un contrato por el que el piloto, en virtud de un contrato voluntariamente estipulado, presta asistencia al capitán del buque o asume directamente la dirección o mando del buque en las entradas y salidas de los puertos.

f) Pedro Delich¹⁰⁵ menciona que "la naturaleza jurídica de los contratos en materia de navegación es el una locación de cosa o de obra, según trate de una obligación de dar o de hacer".

La Locación de cosa es aquel contrato por el cual una de las partes se obliga a conceder el uso y goce de un buque por un tiempo determinado, transfiriendo la tenencia y la otra parte, a pagar un precio normalmente en dinero, además debe hacerse por escrito.

Puede ser a casco desnudo consistente en la entrega pura y simple del buque, conservando el locador el derecho de propiedad, transfiriendo la calidad de armador al locatario, debiendo éste contratar la tripulación y aprovisionar el buque por su cuenta.

En cuanto al contrato de transporte de pasajeros establece que tiene lugar cuando un transportista se obliga a trasladar personas de un puerto a

¹⁰⁴ CHULIA, Vincent. Ob. Cit. Pág 199 y sigs.

¹⁰⁵ Cfr. Derecho de la Navegación, Marítima, Aeronáutica y Espacial. 2a ed. De. Universidad de Cordoba. Argentina. 1994. Págs.207 y sigs.

otro, sanas y salvas. Es consensual, bilateral, oneroso, sinalagmático **perfecto** y de adhesión, teniendo como elemento formal el boleto.

g) José Domingo Ray¹⁰⁶ menciona que el transporte marítimo como contrato se documenta a su vez en un conocimiento que tiene una triple función como constancia del recibo de carga, documento de las condiciones del transporte y título de crédito.

El flete que puede ser pagado en el puerto de carga o en el de destino. El fletamento puede ser a carga o a carga general y añade un elemento nuevo que es el Estibaje que consiste en que la carga y descarga la realizan las empresas de estibaje y estas operaciones son por cuenta de la mercadería, cuando así lo establece el contrato.

En relación al pago del precio de la compraventa marítima puede hacerse en distintas formas y una de ellas es el crédito documentado, forma de pago muy utilizada por los beneficios que reporta para las partes se hace al vendedor cuando éste presenta al banco los documentos especificados en la carta de crédito que documenta la operación.

En razón de su importancia y trascendencia para el presente estudio el contrato de seguro en particular será estudiado en el capítulo siguiente.

¹⁰⁶ Cfr. Ob. Cit. Pág. 64 y sigs.

CAPITULO IV

EL CONTRATO DE SEGURO EN LA LEY DE NAVEGACION

En atención al estudio que se está realizando, es necesario analizar el contrato de Seguro de viajero ya que derivado de la naturaleza jurídica de éste, es posible entender alcanzar algunas conclusiones, por lo cual resulta necesario comprender el contrato de seguro en general.

En el ejercicio de la actividad marítima existen riesgos que surgen desde la interacción del hombre con la naturaleza hasta los que se originan por robos a buques o los amotinamientos, factores que añaden un grado de inseguridad al ejercicio de la navegación como actividad comercial.

La existencia de los distintos tipos de riesgos dio como resultado el surgimiento del contrato de seguro, razón por la cual la doctrina coincide en señalar a la navegación como el origen del contrato de seguro.

La figura del seguro en general aparece por primera vez en "Génova en el año 1347 y significaba además de la división del riesgo, el desplazamiento del mismo hacia un tercero ajeno a la expedición marítima quien lo asume total o parcialmente¹⁰⁷".

Posteriormente aparecieron diversas legislaciones donde se regula, como la Ordenanza de Barcelona, las de Venecia, o las de Bilbao. Las ordenanzas que formaron el Prior y los Cónsules de la Universidad de Mercaderes de Sevilla, con respecto a la Navegación de las Indias Occidentales rigieron en 1555, el seguro marítimo en la Nueva España, hasta fines del siglo XVIII, en que comenzaron a regir las ordenanzas de Bilbao¹⁰⁸.

¹⁰⁷ DELICHI, Pedro. Ob. Cit. Pág. 346.

¹⁰⁸ Cfr. CERVANTES AHUMADA. Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág. 896.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

El contrato del seguro como tal, apareció formalmente en el año 1686, en la taberna de Edward Lloyd -Lloyd's Coffe House- o como le llamaban "Lloyd's of London", donde al ser un punto de reunión de marineros, corredores mercantes, y especuladores, gracias a su gran ubicación en Londres, permitió la actividad especulativa respecto de la suerte de las embarcaciones, realizándose de manera cotidiana.

Para esto se publicaba un desplegado de toda la información sobre movimientos y actividades de los buques, lo que permitía que se realizara la actividad del seguro en forma de apuesta, aprovechando su carácter aleatorio, donde se apostaba a ganar o a perder dependiendo de que el buque llegara o no a su destino.

Esto fue aprovechado por Edward Lloyd, quien, al manejar la mayor parte de la información, apostaba y cobraba por la realización de las apuestas pactadas en su establecimiento, logrando con esto, convertir su establecimiento en una bolsa de seguros donde se contrataba toda clase de seguros marítimos y con el "Gambling Act" (Apuesta), se autorizó el seguro sobre la vida de las personas que inicialmente estuvo prohibido por consideraciones morales.

Con el tiempo se crearon reglamentos oficiales y se prohibieron las apuestas, pero continuó la actividad aseguradora a través de la distribución del riesgo con el reaseguro y la creación de sistemas informativos que les permitiría intercambiar las noticias sobre los asegurados. A los aseguradores se les llamaba "underwriters" (suscriptores), por que escribían sus nombres abajo del texto de sus pólizas de seguros, sin constituirse en una organización continuó prestando este servicio hasta el año de 1871, en que el Parlamento emitió un decreto donde sus miembros conocidos como Suscriptores de Lloyd's -Underwriting Members of Lloyd's-, efectuarían transacciones de seguros por su propia cuenta y riesgo.

En la actualidad, el Lloyd's of London es la corporación de seguros más fuerte del mundo, los contratos se celebran por sus miembros individuales a título personal y por su exclusiva cuenta,

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ellos emiten la póliza, y se distribuyen entre sí los beneficios del contrato en proporción al monto asegurado y participan por igual de los riesgos asumidos.

La complejidad de las operaciones en la actualidad han requerido que los "Underwriters" (Suscriptores), se asocien en sindicatos, por lo que de esta manera cuando un suscriptor acepta o suscribe un riesgo, lo puede hacer por una suma mayor que si estuviera actuando por cuenta personal, aunque la responsabilidad personal e individual de los miembros que representa no se altera en forma alguna.

Finalmente los seguros y reaseguros solamente pueden ser ofrecidos y colocados en el "Lloyd's of London" por intermedio de firmas de corredores, de las cuales existen aproximadamente 240 firmas que son las únicas autorizadas para colocar seguros con los suscriptores de Lloyd's en el salón de suscriptores de las mismas¹⁰⁹.

4.1 CONCEPTO DEL CONTRATO DE SEGURO

La expresión "seguro" proviene "del latín securus, que significaba seguridad, certeza,"¹¹⁰.

El maestro Raúl Cervantes Ahumada define el contrato de seguro como aquel por el cual "el asegurador conviene con el asegurante en asumir las consecuencias económicas de un riesgo marítimo y se compromete a cubrir, en consecuencia, la indemnización pactada, y el asegurante se obliga a pagar como contraprestación, una cantidad que recibe el nombre de prima"¹¹¹.

¹⁰⁹ Lo anterior se desprende de los siguientes textos:

a) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Marítimo. Ob. Cit. Págs 896 y 897.

b) Cervantes Ahumada, Raúl. Derecho Mercantil. Ob. Cit. Págs. 564- 568.

c) Delich, Pedro. Derecho de la Navegación. Ob. Cit. Págs. 346 y 347.

d) SÁNCHEZ FLORES, Octavio Guillermo de Jesús. La Institución del Seguro en México. Ed. Porrúa. México. 2000. Págs 604-607.

¹¹⁰ Ob. Cit. Pág. 349.

¹¹¹ Idem.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Por su parte Octavio Sánchez Flores define a "la póliza como un documento que describe el acuerdo celebrado entre los aseguradores y las personas o persona o empresa que buscan la cobertura del seguro"¹¹².

En el mismo sentido Rodrigo Uria lo define como "aquel contrato por el que una persona (asegurador) se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar a otra (asegurado), hasta el límite de una suma fijada, los daños patrimoniales que sufran los intereses asegurados en una expedición marítima, o en cualquiera de los momentos de quietud que, en dependencia directa con ella, la precedan, interrumpan o subsigan"¹¹³.

La Ley sobre el Contrato de Seguro vigente desde 1935 señala en su artículo primero que por el contrato de seguro la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

De lo anterior se puede concluir que el contrato de seguro es aquel en virtud del cual el asegurador se obliga a resarcir el daño causado por la verificación del riesgo pactado en la póliza a cambio de una contraprestación consistente en una prima que deberá cubrir el asegurado en los términos y condiciones señaladas.

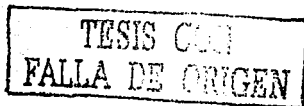
4.2 CARACTERÍSTICAS DEL CONTRATO DE SEGURO

Las principales características de este contrato, se pueden encontrar siguiendo los criterios de clasificación seguidos con antelación, en atención a que los contratos de seguros *in genere* pueden ser de dos tipos:

- a) Los seguros de daños; que amparan cualquier contingencia sobre bienes del sujeto asegurado;

¹¹² Ob. Cit. Págs. 607 y 609.

¹¹³ Ob. Cit. Pág. 1182.



- b) Los seguros de personas; los cuales a su vez pueden ser:
- seguros de vida y;
 - seguros contra accidentes personales y/o gastos médicos¹¹⁴.

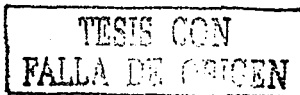
En cuanto a los elementos personales se encuentra que los sujetos que intervienen en este contrato son:

- I. El asegurador quien es una persona moral autorizada por el Gobierno Federal para prestar este servicio como aseguradora;
- II. El asegurado que es quien solicita, contrata y paga la prima y;
- III. El beneficiario que es quien recibe los provechos del seguro.

En este sentido las características principales de este contrato son:

- 1.- Su oferta es de carácter masivo, esto es, va dirigido al publico en general.
- 2.- Tiene una naturaleza empresarial, es realizado por una empresa aseguradora.
- 3.- Es un contrato Típico, se encuentra regulado expresamente en los ordenamientos jurídicos.
- 4.- Es eminentemente oneroso y conmutativo, tiene un precio previamente establecido y un ánimo de lucro.
- 5.- Es un contrato de adhesión por ser quien contrata la persona que se adhiere a los términos que establezca la Compañía de Seguros.
- 6.- Es de tracto sucesivo por que el pago de la prima del seguro se realiza en parcialidades que se pagarán usualmente en forma mensual durante el tiempo de vigencia del contrato que por lo general es de un año y se puede prolongar con el consentimiento de las partes para rehabilitarlo.

¹¹⁴ Cfr. LARA TREVIÑO, Enrique y CARVALLO YAÑEZ, Erick. Ob. Cit. Pág. 393 y sigs.



PRINCIPALES SEGUROS MARÍTIMOS:

Los Principales Seguros Marítimos son los siguientes:

El seguro de casco o del buque, que ampara al barco en caso de una colisión, un escollo, un incendio, o un naufragio y tiene una duración por viaje.

El seguro de carga que cubre la mercancía en este caso la póliza por viaje se aplica sobre el trayecto y la póliza por tiempo que cumple el objeto que en su propio nombre se establece.

El Seguro a Tiempo que es aquel en el que se toma como base del contrato el número de días o de meses durante los cuales el asegurador responde del riesgo, o cuando el asegurador contrata un seguro por cierto y determinado tiempo respecto de las mercancías que pueden recibir o expedir durante el tiempo del seguro, el seguro a tiempo y por viajes donde se contrata teniendo a la vez en cuanto el viaje para el cual se concierta y la duración del seguro, el seguro por viaje donde se especifica en la póliza claramente el puerto de salida y el de arribo, o bien cuando se contrata por una parte del viaje¹¹⁵.

Menciona Octavio Sánchez Flores otros seguros relacionados al comercio marítimo como son "el seguro de la carga, los seguros sobre cascos y máquinas, los cubiertos por protección adicional, la responsabilidad civil por abordaje o por uso de embarcaciones menores de placer, el seguro de flete o el seguro de primas"¹¹⁶.

En cuanto a la naturaleza jurídica de este contrato se trata de un contrato consensual, el cual se perfecciona cuando "el agente de seguros provoca que el asegurante haga a la empresa aseguradora una oferta de contrato por lo que su vigencia no podrá ser supeditada

¹¹⁵ Cfr. Ob. Cit. Págs. 608 y sigs.

¹¹⁶ SANCHEZ FLORES, Octavio. Ob. Cit. Págs. 615 a 618.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

al pago de la primera prima o a la entrega de la póliza o de cualquier otro documento equivalente"¹¹⁷.

Por su parte Raúl Cervantes Ahumada señala como especies del contrato de seguro marítimo: *"el seguro sobre cascos que puede ser por viaje o por tiempo determinado; el seguro contratado sobre mercancías que incluye cuotas de las mercancías en las averías gruesas; el seguro de póliza flotante cubre los riesgos de mercancías indeterminadas que viajan en un barco y se contrata generalmente por tiempo, la modalidad del seguro sobre buenas o malas noticias lo que significa que la realización del siniestro depende de que se tenga conocimiento de él; el seguro de provechos esperados vemos que se garantiza la ganancia de quien espera recibir un lucro por las actividad comercial que esta realizando con motivo del comercio de mercancías"*¹¹⁸.

De lo anterior es posible afirmar que la naturaleza jurídica de este contrato es esencialmente mercantil atendiendo a las personas que lo celebran, su objeto comercial y especulativo así como el ánimo de lucro que encierra.

4.3 LOS RIESGOS Y ACCIDENTES DE LA NAVEGACION

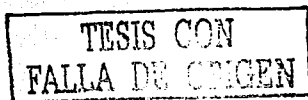
La navegación es una actividad riesgosa, por lo que es necesario distinguir entre riesgo y accidente.

Por Accidente se entiende "el suceso imprevisto, generalmente desgraciado, que altera la marcha normal de las cosas, o bien la circunstancia que no forma parte de su escénica o naturaleza"¹¹⁹, o bien como "el acontecimiento derivado de una causa externa, súbita,

¹¹⁷ Ob.Cit, pág. 588.

¹¹⁸ Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág. 899.

¹¹⁹ DICCIONARIO ENCICLOPEDICO KAPELUSZ DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Ed. Kapelusz. Buenos Aires, Argentina.



fortuita y violenta que produce lesiones corporales o la muerte de la persona¹²⁰.

Pedro Delich en su obra sobre Derecho de la Navegación, proporciona un concepto de accidente aéreo que bien puede adaptarse al marítimo de la siguiente manera:

*"Es accidente de aviación todo suceso que se produzca al operarse la aeronave y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona y/o daños a la propia aeronave o motive que ésta los ocasione"*¹²¹.

El accidente marítimo es considerado como todo suceso que se produzca al operarse la embarcación y que ocasione muerte o lesiones a alguna persona y/o daños a la propia embarcación o motive que este los ocasione.

- Los principales accidentes que se regulan por la Ley de Navegación son los siguientes: En su artículo 111 establece que por abordaje se refiere a la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes.
- La avería es todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte a la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra, durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos, puede ser común o gruesa, siendo que por esta última entiende la ley aquella que se ha realizado o contraído intencionada y razonablemente, o simple que la que no es gruesa.
- El abordaje marítimo se presente cuando dos o más embarcaciones se tocan con peligro de naufragio y puede

¹²⁰ Definiciones que maneja la Comisión Nacional para la Protección y Defensa de los Usuarios de Servicios Financieros, organismo público descentralizado de la Secretaría de Hacienda y Crédito Público, en cuanto al seguro de accidentes personales y la Comisión en cuanto a su estructura y funcionamiento.

¹²¹ Ob. Cit. Pág., 333.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

suceder por caso fortuito o culposo donde responderá por los daños que se ocasionen el responsable del accidente o bien responderán en el grado de culpa que les corresponda a los involucrados en el supuesto de que ambos sean responsables.

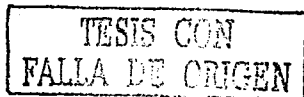
Lo anterior es tratado por Pedro Delich quien afirma que "el choque entre dos o más buques puede darse por caso fortuito o culposo siendo este último al culpa unilateral, donde responde el culpable o bien culpa concurrente donde cada uno responderá en proporción al grado de culpa y en el primero cada uno soporta su propio daño aclarando que la responsabilidad es extracontractual y subjetiva, pero individualizable"¹²².

En este orden de ideas, el Maestro Cervantes Ahumada citando a Francisco de Gamechogicochea y Alegría, incluye otros accidentes de la navegación como son:

- A) La arriba forzosa, se presentará cuando el buque se regrese a su puerto de salida o recale a otro puerto no previsto en su itinerario, dado que generalmente la arriba es consecuencia de otro accidente de mar y puede ser legítima o ilegítima, la primera cuando las causas que la motivaron no sean imputables al naviero o al capitán y la segunda cuando les sean imputables, donde responden de los daños ocasionados
- B) La Varada o encalladura es la fijación del buque a un barco de tierra, en aguas bajas, pudiendo alcanzar la calidad de naufragio en caso de que no se logre desencallar.
- C) El naufragio es la pérdida del buque a un barco o su imposibilidad absoluta para navegar la voz deriva de navis-fractio, rotura de la nave; el buque hundido o naufragado recibe el nombre de pecio y podrá ser objeto de salvamento¹²³.

¹²² DELICH, Pedro. Ob. Cit., Págs. 320 a 324.

¹²³ CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho de la Navegación. Porrúa. Pág. 916 y sigs. Citando al autor mencionado.



Por su parte el riesgo es el acontecimiento futuro y contingente de consecuencias dañosas para el asegurado.

Los riesgos marítimos son aquellos que derivan del ejercicio de la navegación como son: la tempestad, el naufragio, el abordaje, la varadura, el incendio, la explosión, el echazón, entre otros.

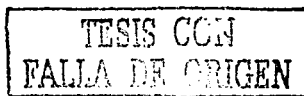
Raúl Cervantes Ahumada, define al riesgo marítimo o riesgo de mar como: "la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa concretada directamente con la navegación marítima, en otras palabras, es la posibilidad de un acontecimiento conectado directamente con la navegación marítima, que pueda producir un daño o un perjuicio patrimoniales, además de que cualquier accidente de la navegación engendraría la obligación del asegurador de cubrir los daños que sufrieran las cosas aseguradas"¹²⁴.

En este sentido, el salvamento es el acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a una embarcación o artefacto naval o para salvaguardar otros bienes que se encuentren en peligro en vías navegables o en otras aguas lo anterior tal como lo establece el artículo 120 de la Ley de Navegación.

Existe la figura de la responsabilidad civil que se tendrá por cualquier daño que le sea imputable y que este haya causado a tercero ya sea por la explotación de un buque o por la carga derramada o descargada a resultas del siniestro para prever los daños que por este concepto se cause todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil; lo anterior tal como lo establece el artículo 131 de la Ley de Navegación.

4.4 DEL SEGURO DE VIAJERO

¹²⁴ Derecho Marítimo. Ob. Cit. Pág. 904.



En razón de la trascendencia de este contrato en particular es necesario señalar sus principales características, y al respecto José Domingo Ray lo define como "aquel contrato por el que una empresa marítima se obliga a trasladar a una persona física, mediante precio y en las condiciones que se establezcan"¹²⁵.

Por su parte la Ley de Navegación se refiere a este como el contrato de transporte de pasajeros por agua del cual ya se mencionó que el transportista al ser responsable tanto de los viajeros como de los equipajes registrados se obliga a contratar un seguro con cobertura suficiente para cubrir su responsabilidad en los términos del reglamento respectivo¹²⁶.

El artículo 107 de este ordenamiento jurídico establece la obligación de contratar el seguro antes mencionado, siendo este el fundamento para que, por su parte, el Reglamento de la Ley de Navegación disponga de todo un capítulo para establecer sus principales directrices

Se otorga por la Compañía aseguradora al transportador o naviero que presta el servicio contratado, teniendo como consecuencia que el pasajero sea el beneficiario de este tipo de contrato de seguro, ya que se contrata el seguro por parte del naviero pero para reparar un riesgo donde la afectación la reciba el pasajero.

El objeto de este contrato será indemnizar por los daños y perjuicios que sufran ya sean las personas o sus dependientes o bien sus pertenencias como es el equipaje que lleven consigo.

Lo anterior de acuerdo con lo que marca el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Navegación con relación a que "Las empresas deberán proteger a los usuarios del servicio regular de

¹²⁵ Ray Ob. Cit. Págs. 648 y sigs.

¹²⁶ Ver supra Capítulo Tres en el apartado sobre Principales Contratos en Materia de Navegación su tratamiento, y en la Ley de Navegación artículo 106 y sigs.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

transporte por agua, de los daños que puedan sufrir con motivo de la prestación de un servicio".

Con fundamento en el artículo 107 de la Ley de Navegación el contrato de seguro deberá cubrir la vida, la integridad física y los bienes de los pasajeros, ya que marca que el transportista es responsable de la muerte o lesiones de los viajeros, de los equipajes registrados como si se tratara de transporte de mercancías, etc. Se formaliza con el simple consentimiento.

Para que tenga validez debe cumplir con lo establecido en el artículo 106 de la Ley de Navegación al constar en un documento denominado boleto, al portador o nominativo, también llamado billete de pasaje, y tiene una función probatoria y de legitimación respecto de la persona que tiene el derecho a ser transportada; siendo una forma en la que los usuarios del servicio puedan exigir el cumplimiento de las obligaciones al transportador, y complementando esta idea el artículo 109 de la Ley de la Navegación dispone que "las acciones derivadas de este contrato prescriben en un año a partir de la fecha del desembarque en el puerto o destino o desde el momento en que se informó que el buque no zarpará", esto resulta de fundamental importancia ya que el contrato de seguro de viajero al ser un derivado del transporte que se preste se verá sujeto a esta regla por lo que el plazo de prescripción para el ejercicio de cualquier acción derivada en este caso del incumplimiento de algún reclamo por concepto del seguro, también será de un año.

La Responsabilidad de los Transportistas comienza en el momento de que aborden hasta el momento en que desciendan de la embarcación teniendo la empresa dedicada al transporte de los pasajeros y sus equipajes a protegerlos desde el punto de origen hasta el punto de destino, y en los casos en que se realicen viajes que tengan carácter internacional deberá además observarse lo que

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

establezcan los tratados que hasta la fecha se han firmado por el Ejecutivo Federal, y están vigentes

La sanción en específico por no contar con el seguro que aquí se menciona es motivo suficiente para que se imponga una multa de diez mil a cincuenta mil días de salario (entendiendo este como el salario mínimo general vigente en el Distrito Federal al momento de cometerse la infracción) fracción I inciso e) Por no contar con el seguro a que se refiere el segundo párrafo del artículo 131 de la Ley de Navegación, mismo que ya se ha mencionado con antelación.

De lo anterior es posible afirmar que el Contrato de Seguro tiene como características principales el ser un contrato Consensual con Oposición a Formal, Mercantil, por las personas que participan en el y por la actividad, Compensatorio, Adhesivo, Masivo, de Empresa (siendo este aspecto el que le otorga su carácter de contrato mercantil), de Tracto Sucesivo, Oneroso, Aleatorio, Típico, Accesorio; Es accesorio ya que el contrato principal será el de transporte de pasajeros y dependiendo de la celebración y validez de este es que el contrato de seguros existirá.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

CAPITULO V
REFORMA DEL ARTICULO 88 DEL REGLAMENTO DE
LA LEY DE NAVEGACION

5.1 EL PRINCIPIO DE SUPLETORIEDAD

A lo largo del presente estudio, se ha analizado la materia marítima, su ubicación dentro de la legislación mercantil, y la determinación de su naturaleza jurídica, considerándose por la Ley como mercantil cuando se realiza por comerciantes, el objeto del acto recae sobre cosas mercantiles y el propósito debe ser el tráfico y la especulación comercial¹²⁷.

En este sentido la naturaleza mercantil del comercio marítimo, el transporte de personas por agua y los contratos de seguro, será determinada por el artículo 75 del Código de Comercio en sus fracciones VIII, XV y XVI, respectivamente.

En este orden de ideas queda establecida la naturaleza mercantil del contrato de seguro marítimo y del comercio marítimo en general.

Tomando lo anterior como punto de partida, es posible analizar el concepto de la Supletoriedad y su relación con el Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.

5.1.1 CONCEPTO

Resulta difícil encontrar un concepto claro sobre lo que debe entenderse por supletoriedad, a pesar de que se utiliza en forma cotidiana tanto en la práctica como en la doctrina y en la propia ley.

En principio el verbo suplir significa "emplear una cosa en el lugar de otra que falta o agregar en un sitio algo que falta" y la voz suplementario, como derivado del concepto anterior significa "aquello

¹²⁷LARA TREVIÑO, Enrique y CARVALLO YAÑEZ, Erick. Ob. Cit. Pág. 4

que sirve para suplir, complementar o aumentar una cosa"¹²⁸, por lo que es posible inferir que el término supletoriedad se refiere a la complementación que de una ley omisa en alguno de los aspectos que debió regular dentro de su cuerpo normativo por otra que si lo regule, lo aportará en forma complementaria, con las adecuaciones necesarias a la materia.

En este sentido, se puede considerar en un primer momento a la supletoriedad como la posibilidad de aplicar otra ley ante el vacío o deficiencia existente en un ordenamiento.

Se aprecia que la supletoriedad de la Ley es invocada y autoriza a lo largo de los diversos ordenamientos jurídicos de la legislación mexicana sin perjuicio de la materia que regulen ya sea la laboral, la fiscal, o la administrativa entre otras.

En el artículo segundo del Código de Comercio vigente, se establece que "a falta de disposiciones dentro de ese citado ordenamiento y las demás leyes mercantiles, serán aplicables a los actos de comercio las del derecho común federal".

Como se observa la falta de una disposición que regule en forma expresa un acto jurídico remite al ámbito de las lagunas del derecho, sobre las cuales Norberto Bobbio menciona que "un estado en el que falte una ley, tiene un ordenamiento jurídico incompleto, ya que los ordenamientos jurídicos deben contar con dos características, la unidad entendida como la base sobre la cual un ordenamiento jurídico presupone la existencia de una norma fundamental a la cual se pueden remontar directa o indirectamente todas sus normas; y la coherencia que es la posibilidad de que no existan antinomias o contradicciones entre los mismos dispositivos que conforman el sistema jurídico y son siempre condición de justicia del ordenamiento. Además de los requisitos anteriores existe el requisito de integridad que consiste en la

¹²⁸ Diccionario Enciclopédico Kapelusz de la Lengua Española. Ob. Cit.

propiedad por la cual un ordenamiento jurídico tiene una norma para regular cada caso"¹²⁹.

Dado que a la ausencia de una norma se le denomina generalmente *laguna*, integridad significa ausencia de lagunas, por lo que siguiendo a Norberto Bobbio un ordenamiento es cuando "el juez puede encontrar en él una norma para regular cada caso que se le presente, o que no exista un caso que no pueda ser regulado con una norma del sistema"¹³⁰.

El jurista mexicano Eduardo García Maynez define a las lagunas como "vacíos de la obra del legislador, ya que cuando se habla de lagunas lo que en realidad quiere señalarse es una deficiencia de los preceptos expresos del sistema que el juez debe aplicar, en relación con otros implícitos en el mismo sistema, a cuyo conocimiento se puede llegar merced al empleo de procedimientos hermenéuticos adecuados"¹³¹.

Por su parte E. Zitelman, autor alemán afirma que las lagunas pueden ser de dos clases "las lagunas falsas donde el problema consiste en corregir la ley y las lagunas técnicas donde se trata de complementarla"¹³².

Al hacer referencia a las lagunas de la ley se entiende que existen defectos en la legislación que la hacen incompleta, por lo que es posible utilizar diversos métodos para resolver esta situación. Así se encuentran la heterointegración y la autointegración. El primero de ellos consiste en "la integración llevada a cabo por medio de dos vías; a) recurriendo a ordenamientos diversos; b) recurriendo a fuentes distintas de la ley dominante. El segundo método consiste en la integración llevada a cabo por el mismo ordenamiento, en el ámbito de

¹²⁹ Idem Pág. 218 y sigs.

¹³⁰ Idem. Pág. 221.

¹³¹ Filosofía del Derecho. Ob. Cit. Pág. 303

¹³² E. Zitelmann. Las Lagunas del Derecho. Trad. C.G. Posada en la Ciencia del Derecho. Ed. Losada S.A., Buenos Aires. Pág. 287. Cit. Por García Maynez, Eduardo. Filosofía del Derecho. Ob. Cit. Pág. 224 y sigs.

la misma fuente preferente, sin recurrir a otros ordenamientos o recurriendo mínimamente a fuentes distintas de la indicada.

El método de la heteroaplicación, recurre a la utilización del "reenvío a ordenamientos precedentes ya sean históricos o bien los ordenamientos vigentes contemporáneos, además puede apoyarse en recurrir a la costumbre considerada como fuente subsidiaria de la ley, el derecho judicial, la equidad o las opiniones de los juristas, así pues con estos elementos como los constitutivos del método citado, se entiende como el método que para colmar sus lagunas recurre a fuentes distintas de las legislativa"¹³³.

Por su parte el método de la autointegración se vale principalmente de dos procedimientos, que son la analogía y los principios generales del derecho. En este sentido se entiende la analogía como "el procedimiento por el cual se atribuye a un caso no regulado el mismo tratamiento de un caso regulado similarmente, y puede ser analogía iuris la cual se entiende como el procedimiento con el cual se obtiene una nueva regla para un caso no previsto por la regla que se refiere a un caso individual, analogía legis en la cual se toma en consideración que todo el sistema o parte de el, y tiene relación con los principios generales del derecho"¹³⁴.

En términos generales la analogía consiste en asignar a un caso no regulado por la ley las consecuencias de derecho que se aplicarían a un caso que por sus características intrínsecas se le aplicarían a otro similar.

Por su parte los principios generales del derecho son "aquellos conceptos fundamentales que pueden ser conocidos mediante inducciones sucesivas, coordinando las normas o preceptos que regulan la institución jurídica hasta llegar, objetivamente, por

¹³³ Bobbio. Ob. Cit. P4g. 243-245.

¹³⁴ Idem. P4g. 248 y sigs.

abstracción a encontrar esos conceptos o ideas centrales que presiden, dan vida y sentido a cada institución"¹³⁵.

El Maestro Gustavo Adolfo Zapata Hernández, expone que se suelen confundir los principios generales del derecho con las reglas del derecho romano, ya que existen expresiones romanas que se han considerado como tales principios, pero que en realidad la característica que tienen es que han sido opiniones emitidas por diversos jurisconsultos y sabios de la época, las cuales fueron retomadas para la formación de las leyes, más sin embargo menciona que los principios generales del derecho son aquellos que derivan del análisis del conjunto normativo en su plenitud. Del análisis de este y de las formas en que se interprete de manera armónica en todo su conjunto el derecho mexicano, no son principios que estén ya escritos, sino que estos deben ser deducidos de todo el marco jurídico vigente que exista dentro del territorio nacional, esto con el propósito de que si el juez llegara a encontrarse en una situación de la cual no existiere una norma aplicable, este tendrá que recurrir a estos principios, los cuales habrá de obtener del análisis de la legislación mexicana en su conjunto, con el fin de cumplir su obligación de no abstenerse de resolver un caso por falta de una norma legislada aplicable al caso¹³⁶.

De esta manera es posible entender el Principio de la Supletoriedad como la máxima jurídica derivada del sistema jurídico mexicano, a través de la cual se busca lograr la complementación de una ley omisa o imprecisa en cuanto a la regulación que hace de un determinado acto jurídico que por su naturaleza es propio de su legislación, por otra que contempla de manera similar o análoga dicha conducta, ya sea en atención a los

¹³⁵ Idem. Pág. 63.

¹³⁶ ZAPATA HERNANDEZ, Gustavo Adolfo. Explicación relativa al tema sobre los Principios Generales del Derecho en la cátedra que imparte sobre Filosofía del Derecho de la Facultad de Derecho de La U.N.A.M. en 8vo. Semestre de la carrera, conforme al plan de estudios vigente.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

sujetos o el objeto, y que pretende con su aplicación, otorgar una solución jurídica a un caso concreto.

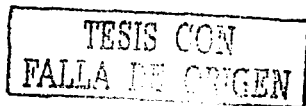
Esta idea se sustenta en base al criterio emitido por H. Suprema Corte de Justicia de la Nación, al considerar que la supletoriedad de la ley implica que la ley suplida regula deficientemente una determinada institución jurídica que sí se encuentra prevista en la ley suplente, por lo que no puede haber supletoriedad cuando el ordenamiento legal suplido no contempla la figura jurídica de que se trata¹³⁷, esto es, no puede complementar algo que no existe.

Al hablar sobre la supletoriedad en las leyes, es necesario hacer referencia a la jerarquía de las normas que como menciona Luis Recasens Siches "empíricamente se pueden clasificar las normas jurídicas en una escala graduada de mayor o menor generalidad, hasta la individualización, tomando en el primer lugar a la Constitución o Ley Fundamental; después a las leyes, posteriormente los reglamentos, agregando en últimos dos lugares a las cláusulas de los negocios jurídicos, tales como los contratos, los testamentos, y en general los derivados de actos privados, y las sentencias judiciales y resoluciones administrativas"¹³⁸.

Por su parte el Maestro García Maynez al referirse a este tópico considera que el orden jerárquico está compuesto por normas constitucionales, ordinarias, reglamentarias e individualizadas siendo estas últimas las que regulan situaciones jurídicas concretas. Al tratar este punto Raúl Cervantes Ahumada considera que dentro de la materia marítima esta jerarquía se presenta en forma distinta, en atención a que las considera como normas supletorias y manifiesta que ese orden tendrá en primer término "los Usos Marítimos y el Código de Comercio,

¹³⁷ Segundo Tribunal Colegiado del Décimo Séptimo Circuito, Tribunales Colegiados de Circuito. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Parte IV. Septiembre de 1996. Tesis XVII. 2o. 20 K. Pág. 671. Bajo el Rubro: Ley, Supletoriedad de la. Precedentes: Amparo directo 320/95. María Celia Salcido Herrera y otras. 17 de agosto de 1995. Unanimidad de votos. Ponente: Víctor Manuel Campuzano Medina. Secretario: David Fernando Rodríguez Patedón.

¹³⁸ Ob. Ob. Cit. Pág. 181.



La Ley sobre el Contrato de Seguro, La Ley General de Instituciones de Seguros, El Código Civil, para el Distrito y Territorios Federales, La Ley de Vías Generales de Comunicación"¹³⁹

Es de hacer notar que la Constitución Política en su artículo 133 contiene los parámetros que la Suprema Corte de Justicia de la Nación al interpretarlos en la jurisprudencia han dado como resultado la determinación de la jerarquía de las normas en la actualidad¹⁴⁰.

¹³⁹ Derecho Marítimo, Ob. Cit. Pág. 34.

¹⁴⁰ La jurisprudencia a que se hace mención es de la 9a. Época y se encuentra localizada en el tomo X de noviembre de 1999 Tesis: P. LXXVII/99 Página: 46 Materia: Constitucional Tesis aislada. Se encuentra bajo el Rubro: TRATADOS INTERNACIONALES. SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES

FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.

Texto: Persistentemente en la doctrina se ha formulado la interrogante respecto a la jerarquía de normas en nuestro derecho. Existe unanimidad respecto de que la Constitución Federal es la norma fundamental y que aunque en principio la expresión "... serán la Ley Suprema de toda la Unión ..." parece indicar que no sólo la Carta Magna es la suprema, la objeción es superada por el hecho de que las leyes deben emanar de la Constitución y ser aprobadas por un órgano constituido, como lo es el Congreso de la Unión y de que los tratados deben estar de acuerdo con la Ley Fundamental, lo que claramente indica que sólo la Constitución es la Ley Suprema. El problema respecto a la jerarquía de las demás normas del sistema, ha encontrado en la jurisprudencia y en la doctrina distintas soluciones, entre las que destacan: supremacía del derecho federal frente al local y misma jerarquía de los dos, en sus variantes lisa y llana, y con la existencia de "leyes constitucionales", y la de que será ley suprema la que sea calificada de

constitucional. No obstante, esta Suprema Corte de Justicia considera que los tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y el local. Esta interpretación del artículo 133 constitucional, deriva de que estos compromisos internacionales son asumidos por el Estado mexicano en su conjunto y comprometen a todas sus autoridades frente a la comunidad internacional; por ello se explica que el Constituyente haya facultado al presidente de la República a suscribir los tratados internacionales en su calidad de jefe de Estado y, de la misma manera, el Senado interviene como representante de la voluntad de las entidades federativas y, por medio de su ratificación, obliga a sus autoridades. Otro aspecto importante para considerar esta jerarquía de los tratados, es la relativa a que en esta materia no existe limitación competencial entre la Federación y las entidades federativas, esto es, no se toma en cuenta la competencia federal o local del contenido del tratado, sino que por mandato expreso del propio artículo 133 el presidente de la República y el Senado pueden obligar al Estado mexicano en cualquier materia, independientemente de que para otros efectos ésta sea competencia de las entidades federativas. Como consecuencia de lo anterior, la interpretación del artículo 133 lleva a considerar en un tercer lugar al derecho federal y al local en una misma jerarquía en virtud de lo dispuesto en el artículo 124 de la Ley Fundamental, el cual ordena que "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.". No se pierde de vista que en su anterior conformación, este Máximo Tribunal había adoptado una posición diversa en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Número 60, correspondiente a diciembre de 92, página 27, de rubro: "LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA."; sin embargo, este Tribunal Pleno considera oportuno abandonar tal criterio y asumir el que considera la jerarquía superior de los tratados incluso frente al derecho federal.

Precedentes: Amparo en revisión 1475/98. Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo. 11 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Humberto Román Palacios. Secretario: Antonio Espinoza Rangel. El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el veintiocho de octubre en curso, aprobó, con el número LXXVII/1999, la tesis aislada que antecede; y

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Este criterio es relativamente novedoso, sin embargo permite entender que los tratados que se hayan celebrado tendrán un rango mayor a las leyes federales en todo lo que no se opongan a ellas o a la Constitución, pero estarán por debajo de esta, lo cual es una nueva forma de considerar la jerarquía de las leyes.

De lo anterior se puede determinar que en la jerarquía de las normas jurídicas mexicanas se encuentra la Constitución Política seguida por los Tratados y Convenios Internacionales, Leyes Federales, Leyes Ordinarias, Leyes Reglamentarias, Leyes Locales, Acuerdos, Decretos y Circulares en un mismo nivel, y las Normas Individualizadas.

5.1.2 CARACTERISTICAS

Atendiendo a las manifestaciones realizadas, se puede apreciar que al ser considerado como un principio de derecho la supletoriedad reunirá algunas de las características que les son comunes a todos estos.

Destaca que no se encuentra contenido en ninguna legislación como tal, sino que sólo se menciona su aplicación práctica o el resultado de la aplicación de este principio a los problemas jurídicos o las situaciones concretas que se presentan y que requieren de la aplicación supletoria de determinadas normas.

Esto se manifiesta desde el Código de Comercio hasta los reglamentos de algunas leyes mercantiles, pero cabe hacer mención que esta idea de "inmaterialidad" se refleja en el hecho de considerar que el legislador ha querido referirse a normas no expresas a las que

determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a veintiocho de octubre de mil novecientos noventa y nueve. Nota: Esta tesis abandona el criterio sustentado en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Número 60, Octava Época, diciembre de 1992, página 27, de rubro: "LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA."

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

se llega por generalizaciones sucesivas a partir de los preceptos del sistema en vigor.

La aplicación de este principio está permitida por la ley, desde la Carta Fundamental hasta los diversos ordenamientos legales que existen, con ciertas limitaciones y modalidades, que tal como lo establece el artículo 14 Constitucional en los juicios del orden civil, la sentencia deberá ser conforme a la letra o a la interpretación jurídica de la ley, y a falta de esta se fundará en los principios generales del derecho, los que sirve de fundamento para afirmar que los principios generales del derecho pueden ser aplicados en forma real.

Además de lo anterior, la supletoriedad tiende a lograr la integración de los diversos ordenamientos jurídicos que existen para lograr que se colmen los vacíos legales y se tenga una legislación plena, que pueda ser aplicable de manera armónica en su totalidad; permitiendo resolver cuestiones que se planteen y mediante la aplicación de un sistema jurídico completo y funcional.

Es un principio de carácter general, esto es que se aplique a todos los habitantes del lugar donde el sistema jurídico tenga vigencia y sea obligatorio para quienes se encuadren en la hipótesis de un caso concreto.

La supletoriedad puede ser amplia o restringida. Será amplia, cuando se incluya dentro de las posibilidades para suplir un vacío en la ley varias disposiciones legales que en un determinado orden cubran esa laguna, esto es que donde se establezca la supletoriedad a un vacío de la ley se enumeren las posibilidades con las cuales se colme esa laguna y se cuente con una forma en la que se pueda tener una solución al caso que se pretende resolver.

Este supuesto se puede apreciar cuando la ley ofrece diversos ordenamientos legales que contienen normas que pueden permitir el evitar dejar sin solución un asunto.

Por el contrario, la supletoriedad será restringida, cuando la ley suplida deba tomarse en consideración un ordenamiento jurídico previamente determinado, esto es, el mismo legislador determinará que ley u ordenamiento jurídico será el encargado de colmar el vacío que el mismo está creando de manera consiente y con la norma que el mismo determine.

La supletoriedad tendrá el carácter de ser global, cuando al referirse a la legislación que suplirá la deficiencia de la ley suplida, se autoriza la aplicación del ordenamiento en todo su conjunto, mientras que si reviste el carácter de específica, se referirá únicamente a una parte de la legislación que se encarga de suplir el defecto de la ley original. En este caso el legislador puede indicar al supletoriedad en forma global que se aplique la ley en su totalidad para suplir y en otros sólo la parte respectiva a la parte de la legislación que habrá de ser suplida.

La supletoriedad tiene como característica que se supla la deficiencia de una ley con otra, esto permite considerar que dependiendo de la ley que se utilice, la supletoriedad puede ser ascendente o descendente.

Será ascendente cuando la ley a la que se remita tenga un grado jerárquico más alto y por lo mismo sea superior jerárquicamente que la ley que se esté supliendo. En sentido contrario, será descendente cuando se supla la omisión en determinada materia con una ley de inferior grado, pero que contenga una forma de solución aplicable al caso concreto.

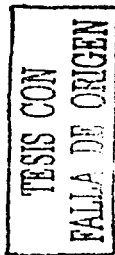
5.2 CRITICA AL ARTICULO 88 DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION

A lo largo del presente estudio se ha realizado un análisis de la materia marítimo-comercial desde la generalidad de los antecedentes históricos y del

comercio en general, hasta llegar al punto específico sobre el Seguro de Viajero, pasando por lo que es el comercio marítimo, los contratos que en este ámbito comercial se realizan y en especial lo relativo al contrato de seguro, que como se apreció surge con motivo de la navegación, así se ha analizado el principio de supletoriedad que en materia mercantil reviste gran importancia por la implicación que como materia tiene aquel dentro de esta, en este sentido, es que el presente estudio se desenvuelve por la trascendencia del artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación, al cual, se pretende referir, este principio que en mi opinión, por falta de técnica legislativa, fue redactado erróneamente, sin respetar la esencia de lo que la supletoriedad significa para las leyes.

El artículo referido menciona a la letra lo siguiente :

"ARTICULO 88. El derecho a percibir las indemnizaciones derivadas de los seguros previstos en este capítulo, así como la determinación de su monto, se sujetarán a las disposiciones del Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en Materia Federal".



Como se aprecia este artículo se refiere al derecho de percibir indemnizaciones, estas indemnizaciones deben provenir, según el artículo en comento, de los seguros previstos en su capítulo, incluyendo dentro de la indemnización, la determinación de su monto, y establece como eje fundamental y materia del presente estudio, el sujetarse a las reglas del Código Civil en materia común y para toda la República en Materia Federal.

Estos son los elementos que se desprenden de la observación de dicho precepto, que para un mejor análisis se puede dividir en dos partes fundamentales, que a saber son:

- > La primera consistente en la determinación de la naturaleza eminentemente mercantil del artículo citado (las

indemnizaciones, los montos de estas, y el derecho de las personas a recibirlas).

- La segunda que se refiere al Principio de Supletoriedad, que para cumplir con lo dispuesto por la primera parte, se pretende establecer, una supletoriedad que como a continuación expondremos es incorrecta.

El Artículo 88 pretende la aplicación supletoria a una situación de naturaleza eminentemente mercantil de disposiciones aplicables, de un ordenamiento civil. En otras palabras, esto es, la aplicación supletoria en forma errónea de dispositivos civiles a actos comerciales o mercantiles, por existir suficientes dispositivos legales de la misma materia con los cuales es posible subsanar este error, que como ha sido manifestado, la primera parte del citado artículo se refiere a una situación de naturaleza eminentemente mercantil, en atención a que se trata de los contratos de seguro que con motivo del transporte de personas por agua se han de contratar, para garantizar su seguridad personal y en determinado caso la indemnización por los daños que se les causen, y la determinación del monto de la misma, lo que implica que su naturaleza jurídica sea la de un acto de comercio el cual tenga que encontrarse regido por las leyes mercantiles que en determinado momento se le deban aplicar para su regulación.

El artículo que se analiza se refiere al derecho de percibir indemnizaciones derivadas de los seguros previstos en el capítulo V del Reglamento de la Ley de Navegación, esto es Del seguro de Viajero, así como el monto de estas.

El presupuesto lógico para la determinación de una indemnización es la preexistencia de un contrato de seguro; El contrato deberá ser celebrado por la empresa naviera con la compañía de seguros que tendrá como objeto el cubrir cualquier daño que se cause al pasajero cuya naturaleza jurídica será la de beneficiario del contrato.

La naturaleza del este contrato de seguro de viajero se puede ver reflejada en forma análoga, con el contrato de seguro contra la responsabilidad, donde como lo establece el artículo 145 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, la empresa se obliga a pagar la indemnización que el asegurado deba a un tercero a consecuencia de un hecho que cause un daño previsto y convenido en el contrato de seguro. En el contrato de seguro de viajero el tercero será el pasajero, quien sufre la afectación directa por la realización del siniestro en el viaje, estando protegido como lo prevé el artículo 84 del Reglamento de la Ley de Navegación, desde que comience hasta que termine el viaje.

La naturaleza mercantil del contrato de seguro deriva de la celebración que se hace entre comerciantes, con el propósito de buscar un lucro y contar con una especulación comercial, se verifique o no la eventualidad prevista por el contrato, que cause un daño al pasajero, generando para la empresa naviera un gasto que será reembolsado por la Compañía de seguros, por lo tanto el contrato que se celebre respecto del seguro de viajero será de naturaleza mercantil.

Se debe tomar en cuenta que el objeto principal del contrato de seguro de viajero es el derecho del asegurado a percibir una indemnización a la realización del evento, este derecho lo tendrá el pasajero. Lo pagará la empresa naviera que es el Asegurado, pero la Compañía de Seguros pagará a ésta la cantidad que tenga que cubrir por concepto de indemnización al pasajero. El derecho a percibir la indemnización establece el artículo 88 en comento, se regirá por lo que marca el Código Civil¹⁴¹, partiendo de la idea de que este ordenamiento supla un aspecto no regulado por la ley, se debe entender el sentido de

¹⁴¹ El Reglamento por una falta de actualización se refiere al Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia Federal, pero dadas las reformas que en relación a este se dieron por la Asamblea Legislativa del Distrito Federal, existe ya un Código Civil (así como los relativos de Procedimientos), especial para el Distrito Federal y otro que se aplica a nivel federal, que en esencia son el mismo salvo pequeñas adaptaciones, pero esto tiene como consecuencia que se tengan que actualizar algunos ordenamientos. Hecha esta aclaración se debe considerar independientemente de esta situación y dado que la navegación es materia federal, esto con fundamento en el primer párrafo del artículo 3 de la ley de navegación donde se establece que es de jurisdicción federal todo lo relacionado con la navegación y el comercio marítimo, dado el caso se deberá aplicar el Código Civil Federal en forma supletoria.

esta norma ya que es posible considerar, que existiendo un beneficiario del contrato de seguro celebrado, este aparece por la existencia del riesgo durante el viaje de perder incluso la vida. Y en este supuesto se refiere a la apertura de la sucesión y resolver quienes tendrán derecho a percibir la indemnización o pago del seguro. El artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro se refiere en su segundo párrafo al supuesto de que se presente la muerte del beneficiario que es el pasajero en este caso, y en caso de que se verifique esta hipótesis, el derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria, que es la que está regulada por el Código Civil, mencionando como excepción cuando la misma ley o el contrato señalen a quien se debe entregar el monto de indemnización.

Este es el supuesto del artículo 88, la muerte del pasajero, ya que en caso que, sólo resulte afectado en su existencia, y no sólo en su integridad personal, salud o vigor vital (caso en el cual, quien tendrá derecho a percibir el monto de la indemnización será el mismo beneficiario por el seguro, el mismo pasajero), podrán seguirse reglas relativas a tal efecto, establecidas en el título III de la Ley del Sobre el Contrato de Seguro relativo a las disposiciones especiales del contrato de seguro sobre las personas.

Dentro de su articulado se proporcionan las reglas para regir el derecho del tercero (beneficiario o pasajero), a percibir la indemnización, sin perder de vista lo relativo al seguro contra la responsabilidad con lo que se complementa esta idea, tomando en consideración que, tal como lo marca el artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro, el seguro contra la responsabilidad atribuye el derecho a la indemnización directamente a los dependientes del pasajero a los que es posible identificarlos como terceros dañados, este es el fundamento que otorga al pasajero el derecho a percibir la indemnización, sin tener que buscar más dentro del ordenamiento civil, donde entra la supletoriedad de este último cuerpo legal es en el

párrafo segundo cuando se habla de que en el caso de la muerte de este, su derecho al monto del seguro se transmitirá por la vía sucesoria, donde se siguen las reglas que marca el Código Civil, pero inclusive en este caso es diferente el derecho a percibir la indemnización, de la persona que la vaya a recibir lo cierto es que ya sea el pasajero o los beneficiarios, la indemnización deberá ser cubierta por la empresa naviera y la compañía de seguros, por lo que es independiente, el derecho a percibir la indemnización que está claramente regulado por una disposición mercantil, del juicio sucesorio que con motivo del fallecimiento de una persona se tenga que empezar para lograr el pago de esta.

Se marca por el segundo párrafo del artículo 147 de la Ley sobre el Contrato de Seguro que se podrán señalar familiares a quienes se designen como beneficiarios del pasajero, siendo esta una cláusula beneficiaria la cual como lo marca el artículo 163 de la ley sobre el Contrato de Seguro, podrá comprender la totalidad o parte de los derechos derivados del seguro.

Se debe separar la idea de percibir la indemnización con la sucesión que con motivo del riesgo se inicie, pues el artículo 164 de la Ley sobre el Contrato de Seguro marca que el importe del seguro se pagará a la sucesión del asegurado, esto puede completar la idea vertida en el sentido de que el derecho a percibir la indemnización se sostiene por la ley para aquellos que resulten con un derecho derivado de un juicio sucesorio que es independiente del seguro que se haya tenido, si bien es cierto se refiere al asegurado no se debe perder de vista que en último término se refiere a la persona que se señala como beneficiaria del contrato de seguro.

El contrato de seguro sobre las personas comprende todos los riesgos que puedan afectar a la persona, por lo que el seguro de viajero puede considerarse como un híbrido entre el de responsabilidad y el de personas ya que reviste características de ambos, por lo que

aplicando la analogía se pueden aplicar las reglas de ambos, ya que al ser el pasajero quien perciba la indemnización, este puede designar dentro del contrato como sus beneficiarios en segundo término a su cónyuge o sus descendientes.

Si bien la sucesión se iniciará por cuerda separada, la misma Ley Sobre el Contrato de Seguro nos menciona en el artículo 173 que por herederos o causahabientes, designados como beneficiarios, deberán entenderse, los descendientes que deban suceder en caso de herencia legítima y el cónyuge que sobreviva y después las demás personas con derecho a la sucesión. Este artículo resuelve el problema sobre como determinar el derecho a percibir la indemnización, ya que se refiere a quienes tendrán derecho de percibir esta, complementando la idea en torno al juicio sucesorio que deberá estar regido por las leyes civiles, pero dada esta alternativa, y no la determinación del derecho a percibir la indemnización, ya que la ley es clara sobre quienes tienen derecho a percibirla, siendo que la determinación de quienes son las personas en forma concreta, dependerá de otro tipo de juicio.

A pesar de que la misma ley sobre el contrato de seguro ha dejado en claro la forma de determinar el derecho a percibir la indemnización, añade otros factores que pueden servir como reglas anexas al momento de que se realice la sucesión como las previstas en los artículos 174 y el 175 al referirse a la forma en que podrá dividirse, y cuando se presentan los descendiente, sin perjuicio de lo que se establezca por la ley civil, se determina por esta ley mercantil que se repartirá en partes iguales pero con arreglo a su derecho de sucesión; los siguientes artículos hasta el 178 establecen ya algunas reglas en específico que deberán tomarse en cuenta pero al momento de que se realice la sucesión.

Así en mi concepto es evidente que, con relación al derecho de percibir indemnizaciones regulado por una ley mercantil, existe un error en reglamento de la Ley de Navegación, al remitirse al Código Civil,

cuando existen disposiciones de carácter mercantil que permiten dar una solución a las controversias que se presenten, esto permite considerar que el error radicó en el desconocimiento de la Ley de Navegación y la ley sobre el Contrato de Seguro.

Al referirse al monto de indemnización se trata de la valorización del daño que se haya sufrido, ya que de lo contrario se estará al monto que se hubiere pactado en la prima del seguro como monto de la garantía, para esto y derivado del análisis de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, en cada contrato se encuentran previsiones al respecto, tal es el caso de los contratos de seguro contra los daños donde se establece que, para fijar la indemnización del seguro se tendrá en cuenta el valor del interés asegurado en el momento de realización del siniestro y los gastos de valorización estarán a cargo de los contratantes por partes iguales, por lo que la determinación del monto dependerá de la valorización del daño y del interés asegurado, lo anterior con fundamento en los artículos 97 y 130 de la ley sobre el Contrato de Seguro.

Tomando como punto de partida la necesidad para ocurrir al Principio de Supletoriedad, cuando no se cuenta con una disposición dentro del propio ordenamiento que regule una determinada actividad, se deberá buscar dentro la legislación de la materia una norma que se refiera a dicha actividad, el artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación, omite referirse a la legislación mercantil en la regulación de una actividad que es de naturaleza mercantil lo que permite apreciar el error cometido al momento de su redacción.

Es necesario comentar que además de la aplicación supletoria de leyes mercantiles al Reglamento de la Ley de Navegación se encuentra vigente Comercio Marítimo vigente hasta 1994, donde el artículo 226 establece la obligación de la compañía sobre pagar los daños efectivamente causados, lo que implica que estos tengan que ser valuados, por su parte la prevención del artículo 246 de este mismo

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

capítulo, con relación a que cualquiera de las partes podrá pedir que el daño causado se valúe sin demora, autoriza al pasajero a solicitar que se lleve a cabo esta valuación.

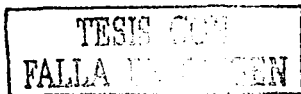
Finalmente es necesario agregar el criterio establecido por el artículo tercero de la Ley Sobre el contrato de Seguro donde se establece que el seguro marítimo se regirá por las disposiciones relativas del Código de Comercio y por la presente ley (la Ley Sobre el Contrato de Seguro), lo que deja claro el sentido en que el Reglamento de la Ley de Navegación deberá ser suplido, por tratarse de la misma materia y naturaleza jurídica.

Por todo lo anterior es posible concluir que existen suficientes elementos para considerar que el Código Civil no se debe aplicar en los términos que marca el Reglamento de la Ley de Navegación al Seguro de Viajero, por existir disposiciones de naturaleza mercantil que pueden aplicarse correctamente en forma supletoria a la determinación de las situaciones planteadas por el artículo 88 del reglamento de la Ley de Navegación.

5.3 PROPUESTA DE REFORMA AL ARTICULO 88 **DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACION**

La propuesta que se pretende realizar se basa principalmente en el respeto a la autonomía de la materia marítima, pero en especial de la materia mercantil, la cual, como se ha demostrado, cuenta con disposiciones jurídicas suficientes como para colmar cualquier laguna legal que pudieran presentarse en sus ordenamientos o suplir las deficiencias que estos presenten.

En este sentido, se ha precisado que dentro de los diversos ordenamientos mercantiles existen varios artículos que se refieren a la supletoriedad. Tal es el caso del artículo segundo del Código de Comercio que menciona que a falta de disposiciones de este



ordenamiento y las demás leyes mercantiles, serán aplicables a los actos de comercio las normas del derecho común contenidas en el Código Civil en materia federal. Siendo el Código de Comercio el principal ordenamiento en materia mercantil, que establece la base de cómo se ha de seguir el principio de supletoriedad, imponiendo como condición la falta de disposiciones aplicables a los actos de comercio, para en ese caso, acudir a otros ordenamientos mercantiles, y sólo cuando estos no cuenten con una norma aplicable, recurrir a la legislación civil, lo que como ya vimos no ocurre en materia del seguro de viajero en los términos del artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.

En este sentido se puede agregar que leyes como la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito establecen el orden para la aplicación supletoria de otros ordenamientos, siendo que establece a las leyes especiales, la legislación mercantil en general, los usos bancarios y mercantiles y a falta de éstos, el derecho común para suplir sus deficiencias; Pero leyes como la Ley de Concursos Mercantiles son más específicas al establecer un orden claro sobre las leyes que le serán aplicables en forma supletoria a esta ley, siendo estas: el Código de Comercio, a falta de éste la Legislación Mercantil, Los Usos Mercantiles Especiales y Los Usos Mercantiles Generales, el Código Federal de Procedimientos Civiles y el Código Civil Federal, con lo que se puede apreciar el reconocimiento del principio de supletoriedad y su aplicación.

De esta manera se puede apreciar que las diversas leyes mercantiles contienen este principio en una u otra forma. En el artículo quinto de la Ley de Navegación se establece que a falta de una disposición expresa en esta ley y sus reglamentos y en los tratados internacionales vigentes, se aplicarán supletoriamente: la Ley General de Bienes Nacionales, la Ley Federal del Mar y de Puertos, El Código de Comercio, La Ley Federal de Procedimiento Administrativo, el

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

Código Civil y el Código Federal de Procedimientos Civiles. Los Usos y las Costumbre Marítimas Internacionales.

Ahora bien si el Reglamento de la Ley de Navegación no contiene una disposición expresa que regule una determinada figura jurídica, entonces se debería remitir a la Ley que le dio origen y siguiendo esta idea la supletoriedad en cuanto al seguro de viajero se encontraría en la Ley de Navegación, y después de ésta en los Tratados Internacionales, pero si no se encontrara una norma aplicable es necesario precisar que existe una peculiaridad en la legislación marítima que es el Capítulo Cuarto de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, referente al seguro marítimo, el cual se encuentra vigente por disposición expresa de la Ley de Navegación, y que contiene diversas disposiciones que permiten encontrar una norma aplicable a la regulación del seguro de viajero, ya que al referirse al contrato de seguro abarca todos los seguros que se pueden contratar.

Esta idea se fundamenta en el artículo tercero de la Ley sobre el Contrato de Seguro, que se refiere al seguro marítimo estableciendo que éste se rige por las disposiciones relativas del Código de Comercio y por esa misma ley en lo que sea compatible con ellas, lo que implica remitirse al Código de Comercio, donde se regulaba la navegación comercial, pero que en atención a las reformas sufridas por la legislación marítima se debe estar a la Ley de Navegación y al Capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, por lo que es posible afirmar que existen elementos suficientes dentro de la legislación mercantil como para regular las figuras que el artículo 88 del reglamento de la Ley de Navegación pretende hacer que se rijan por el Código Civil.

Paralelamente a esta situación existía un antecedente sobre la manera en que habría de suplirse cualquier omisión que se presentara en materia marítima, ya que la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en su artículo sexto estableció el principio de supletoriedad, marcando

TESIS CON
FALLA DE CUMPLIR

que deberían observarse supletoriamente a las disposiciones de esa ley los usos marítimos, el Código de Comercio, La Ley sobre el Contrato de Seguro, La Ley General de Instituciones de Seguros, El Código Civil para el Distrito Federal y Territorios Federales y la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus respectivas materias, así como los tratados y convenios internacionales.

Así pues tomando todo lo que hasta el momento se ha manifestado en torno a la supletoriedad y la existencia de dispositivos legales suficientes como para regular las figuras jurídicas planteadas por el multicitado artículo 88, es posible proponer una nueva redacción de este artículo. De esta manera la redacción que se propone en un primer momento, es la siguiente:

ARTICULO 88. El derecho a percibir las indemnizaciones derivadas de los seguros previstos en este capítulo, así como para la determinación de su monto, se sujetarán a las disposiciones relativas del Código de Comercio, los Tratados Internacionales, la Ley de Navegación, la Ley Sobre el Contrato de Seguro, el Capítulo IV sobre el Seguro Marítimo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la Legislación Mercantil en general, Los Usos y las Costumbres Marítimas Internacionales y los Códigos Civil y de Procedimientos Civiles Federales.

En atención a las consideraciones hasta ahora realizadas, es posible ofrecer esta misma idea pero con una redacción más precisa en los términos que se presentan a continuación:

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

ARTICULO 88. A las cuestiones relativas sobre los contratos que con motivo del seguro de viajero se celebren, en lo no previsto por este reglamento se aplicarán supletoriamente en el siguiente orden:

I. El Código de Comercio.

II. Los Tratados Internacionales

III. La Ley de Navegación.

IV. La Ley Sobre el Contrato de Seguro

V. El Capítulo IV sobre el Seguro Marítimo de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo.

VI. Los Usos Mercantiles y las Costumbres Marítimas Internacionales.

VII. El Código Civil Federal y el Código de Procedimientos Civiles Federal.

Con esta redacción, quedaría cubierta cualquier posible laguna, que de la aplicación del reglamento, en cuanto al seguro de viajero, se pudiera presentar, lo que permitiría tener una legislación más adecuada para la solución de controversias al facilitar la determinación de normas aplicables, así como la interpretación de las mismas.

Con esta modificación, se pretende lograr que la legislación mercantil tenga una mayor unidad y coherencia, logrando evitar el acudir a otro tipo de legislaciones que por medio de sus normas nos proporcionen soluciones a las controversias que se planteen, y evitando recurrir a dispositivos de otras materias, como es la civil para la satisfacción de las lagunas que pudiéramos encontrar, alcanzando de esta manera una autonomía plena y una mejor aplicación de la ley buscando el perfeccionamiento de nuestra legislación marítima y conocimiento del derecho mercantil, siendo así que es posible concluir el presente Estudio Exegético del Artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación.

CONCLUSIONES

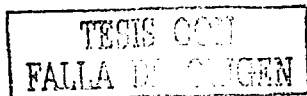
Del análisis realizado sobre los aspectos tratados dentro del presente estudio, es posible alcanzar las siguientes conclusiones:

1. En cuanto a la evolución del comercio a lo largo de la historia, es posible afirmar que aún esta en proceso de perfeccionamiento y conforme continúen surgiendo nuevas formas de intercambio comercial e instrumentos mercantiles, el comercio seguirá siendo la principal actividad que realice el ser humano para la satisfacción de sus necesidades, teniendo el legislador que estar atento a dichos avances para actualizar en forma correcta la legislación.
2. Derivado de la aparición de nuevas formas de celebración de actos jurídicos en materia mercantil, así como de las políticas económicas que se aplican dentro de las diversas zonas geográficas en que esta dividido el mundo, es posible precisar que la legislación mercantil deberá adaptarse a las exigencias, que para la satisfacción de los intereses de los grandes capitales, son requeridas.
3. En cuanto a la evolución del comercio marítimo se aprecia que en esencia no ha cambiado desde que se inició, pero con el paso del tiempo ha registrado mayores avances técnicos y tecnológicos, los cuales han permitido que su realización sea más accesible, logrando con esto la obtención de mayores beneficios para los actores que se involucran en esta actividad.
4. La legislación que ha surgido con motivo la navegación, continuamente se ha adaptado y perfeccionado con lo que es posible afirmar que aún es necesario crear nuevos instrumentos legislativos que sean más claros, completos y coherentes, para evitar posibles vicios o errores en los actos jurídico

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

mercantiles o que dado el caso permitan evitar la aparición de lagunas en la ley.

5. El ejercicio de la actividad comercial enfocada al ámbito marítimo ha generado la celebración de contratos, que dentro de esta materia han revestido diversas formas, que con la especialización de la actividad marítimo comercial, se tiende a la realización de contratos que regulen en forma cada vez más específica el área de la actividad marítima que se pretenda realizar.
6. Del análisis de los principales contratos típicos que se celebran en materia de navegación es posible concluir que se busca otorgar cada vez mayor seguridad a las partes que los celebran, así como mejores ventajas comerciales para alguna de ellas, sobre todo en el campo de las responsabilidades en cuanto al cumplimiento de las obligaciones pactadas.
7. Derivado del análisis efectuado a las diferentes etapas que ha atravesado la navegación, se aprecia que el contrato de seguro es un producto del ejercicio de la navegación comercial, teniendo este, una trascendencia tan importante que ha llegado hasta nuestros días en distintas formas y aplicaciones pero prevaleciendo su esencia previsor del riesgo que pueda llegar a verificarse.
8. En atención a las ideas vertidas sobre los contratos mercantiles en general y su naturaleza jurídica, es posible afirmar que el contrato de seguro de viajero a que hace referencia el artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación, cae dentro de la normatividad jurídica que regula los contratos de seguro por ser el seguro de viajero una especie de los seguros en general, luego entonces la naturaleza jurídica del contrato de seguro de viajero es eminentemente mercantil tanto por las partes que lo celebran, como por el objeto que se persigue siendo este la especulación comercial basada en el riesgo que se garantiza y el lucro que se pretende obtener.

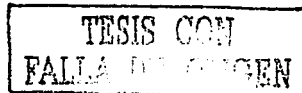


9. Respecto al Principio de Supletoriedad, tal como se apreció, es posible concluir que existe de facto dentro de la legislación mercantil y con su aplicación se busca satisfacer los vacíos, omisiones o incoherencias que se presenten en la aplicación de los diversos ordenamientos jurídicos que regulan la actividad comercial, por lo que derivado del estudio del artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación y realizado el análisis previo de los elementos constitutivos, tanto de la navegación como de su regulación, es posible afirmar que sufre de una redacción que rompe con la coherencia de la legislación mercantil en general, al buscar apoyo en la legislación civil para la regulación de cuestiones que en principio, deben estar reglamentadas por el mismo Reglamento de la Ley de Navegación y que en su defecto, se debe atender a la legislación mercantil en general antes que a la legislación civil.
10. En este sentido es posible concluir que debido a la desafortunada redacción que actualmente presenta el Reglamento de la Ley de Navegación en el artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación, se incumple con lo que el Principio de Supletoriedad aspira a lograr, en el sentido de complementar con la legislación de la misma materia o ámbito jurídico, los vacíos que se puedan presentar en alguna de sus leyes o en este caso un reglamento que regula un aspecto de un contrato eminentemente mercantil y que erróneamente es suplido por la legislación civil.
11. Así, derivado del análisis realizado a cada uno de los puntos del presente estudio y aplicando del Principio de Supletoriedad, en Mi opinión, debe ser reformado el artículo 88 del Reglamento de la Ley de Navegación, en los términos propuestos, para que se logre alcanzar la autonomía de la legislación mercantil respecto de otras legislaciones, en este caso la civil, de manera que se cuente con ordenamientos jurídicos coherentes y completos, para lograr el perfeccionamiento de la legislación mercantil.

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

BIBLIOGRAFIA

1. ARCE ARGOLLO, Javier. Contratos Mercantiles Atípicos. Ed. Trillas. México. 1997.
2. ARROYO, Ignacio. Estudios de Derecho Marítimo. Ed. Bosh. Barcelona. 1995.
3. BARRERA GRAFF, Jorge. Instituciones de Derecho Mercantil. Generalidades. Derecho de la Empresa. Sociedades. 3ª reimpresión. Ed. Porrúa México . 1999.
4. BELTRAN MONTIEL, Luis. Curso de Derecho de la Navegación. Ed. Astrea. Buenos Aires Argentina. 1992.
5. BOBBIO, Norberto. Teoría del Derecho. Ed. Trillas. Buenos Aires, Argentina. 1997.
6. CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Mercantil. Primer Curso. Ed. Porrúa. México. 2000.
7. CERVANTES AUMADA, Raúl. Derecho Marítimo. Ed. Porrúa. México. 2001.
8. CHULIA, Francisco Vincent. Introducción al Derecho Mercantil. 4a Ed. Bosh. Barcelona. 1994.
9. DE BUEN L., Nestor. Derecho del Trabajo. Tomo II. 13a ed. Ed. Porrúa. México. 1999.
10. DE J. TENA, Felipe. Derecho Mercantil Mexicano. Ed. Porrúa. México. 2002.



11. DE PINA VARA, Rafael. Elementos de Derecho Mercantil. 6a ed. Ed. Porrúa. México. 1993.
12. DELICH, Pedro. Derecho de la Navegación, Marítima, aeronáutica y Espacial. 2a ed. De. Universidad de Cordoba. Argentina. 1994.
13. DICCIONARIO ENCICLOPÉDICO KAPELUSZ DE LA LENGUA ESPAÑOLA. Ed. Kapelusz.
14. DOMINGO RAY, José. Derecho de la Navegación en textos legales nacionales e internacionales sobre Comercio Exterior. Ed. Abeledo-Perrot. Buenos Aires, Argentina.
15. DOMINGUEZ MARTINEZ, Jorge Alfredo. Derecho Civil. Parte General. Personas. Cosas. Negocio Jurídico e Invalidez. 5a. ed. Ed. Porrúa. México. 1996.
16. ESQUIVEL OBREGON, Toribio. Apuntes para la Historia del Derecho Mexicano. T.I. Ed. Porrúa. México. 1984.
17. GALINDO GARFIAS, Ignacio. Derecho Civil. Primer Curso, Parte General, Personas, Familia. 9a ed. Ed. Porrúa. México. 1989.
18. GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. Filosofía del Derecho. 12a ed. Ed. Porrúa. México. 2000.
19. GARCÍA MAYNEZ, Eduardo. Introducción Al Estudio Del Derecho. 49a. ed. Reimpresión. Ed. Porrúa, México. 1998.
20. GARIBI, José María. Derecho Marítimo Práctico. Ed. Undabarrenda. Madrid, España. 1980.

21. GARRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. 9ª edición. T. I. Ed. Porrúa. 1998.
22. GOMEZ GRANILLO, Moisés. Breve Historia de las Doctrinas Económicas. 22ª ed. Ed. Esfinge, S.A. de C.V. México 1996.
23. GROCIO, Hugo. De la Libertad de los Mares. Instituto de Estudios Políticos. Madrid España. 1985.
24. GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. Derecho de las Obligaciones. 12ª ed. Ed. Porrúa. México. 1998.
25. GUTIERREZ Y GONZALEZ, Ernesto. El Patrimonio. El Pecuniario y el Moral o Derechos de la Personalidad. 5ª. de. Ed. Porrúa. México. 1995.
26. HARING, Clarence Henry. Comercio y Navegación entre España y las Indias. Ed. Fondo de Cultura Económica. México. 1989.
27. HERNANDEZ YZAL, Santiago. Derecho Marítimo. Ed. Cadi. Barcelona. 1996.
28. LARA TREVIÑO, Enrique y CARVALLO YAÑEZ Erick. Formulario Teórico-Práctico de Contratos Mercantiles. Ed. Porrúa. México. 2000.
29. MANTILLA MOLINA, Roberto L. Derecho Mercantil. Introducción y conceptos fundamentales y sociedades. 29ª edición. 8ª reimpresión. Porrúa. 2001.
30. MARTINEZ VAL, José María. Derecho Mercantil. Ed. Bosh s/f. España.
31. MONTESQUIEU. Del Espíritu de las Leyes. Trad. Nicolás Esévanéz. 11ª. ed. Ed. Porrúa. México. 1997.

32. PACHECO MARTINEZ, Filiberto. Derecho de la Integración Económica (Implicaciones Jurídicas en México, Comercio Exterior). Ed. Porrúa . 2ª ed. México. 2002.
33. PUENTE FLORES, Arturo y CALVO MARROQUIN, Octavio. Derecho Mercantil. Editorial Banca y Comercio S.A. México. 1990.
34. RADBRUCH, Gustavo. Introducción a la Filosofía del Derecho. 1a Ed. 1951 1a. Reimpresión 1997. Ed. Fondo de Cultura Económica. México-Colombia, et. al. Pág. 134.
35. RECASÉNS SICHES, Luis. Introducción al Estudio del Derecho. 11a ed. Ed. Porrúa. México. 1996.
36. RODRIGUEZ RODRIGUEZ, Joaquín. Curso de Derecho Mercantil. T. I. 24ª edición. Ed. Porrúa México. 2000.
37. ROJINA VILLEGAS, Rafael. Compendio de Derecho Civil. Contratos. Tomo IV. Ed. Porrúa. México. 1998.
38. SÁNCHEZ FLORES, Octavio Guillermo de Jesús. La Institución del Seguro en México. Ed. Porrúa. 2000
39. SERRA ROJAS, Andrés. Derecho Económico. Ed. Porrúa. México. 1999.
40. SOBERANES FERNANDEZ, José Luis. Historia del Derecho Mexicano. 6ª ed. Ed. Porrúa. México. 1998.
41. SUPREMA CORTE DE JUSTICIA DE LA NACION. Página de Internet scjn.gob.mx

42. TENA, Felipe de J. Derecho Mercantil Mexicano con exclusión del Marítimo. Ed. Porrúa. México. 1994.
43. URÍA Rodrigo. Derecho Mercantil. 24a ed. Ed. Marcial Pons Ediciones Jurídicas y sociales. Madrid. 1997.
44. URÍA, Rodrigo. Derecho Mercantil. Ed. Marcial Pons ediciones Jurídicas y Sociales. Madrid. 1997.
45. VAZQUEZ ARMINIO, Fernando. Derecho Mercantil. Fundamentos e Historia. Ed. Porrúa. S/f.
46. WITKER, Jorge. Introducción al Derecho Económico. Ed. McGrawHill. México. 1999.