



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTÓNOMA DE MÉXICO

FACULTAD DE DERECHO

CIUDAD UNIVERSITARIA

TESIS PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADO EN DERECHO:

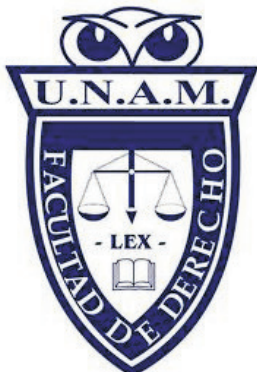
INMERSIÓN AL DERECHO
MARÍTIMO GENERAL

Presenta:

ISRAEL SANDOVAL JIMÉNEZ

ASESOR:

DR. OMAR OLVERA DE LUNA



México D.F. Noviembre 2012



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.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	3
-------------------	---

CAPÍTULO I HISTORIA DEL DERECHO MARÍTIMO

1. ANTECEDENTES.....	6
1.1 Préstamo a la gruesa.....	6
1.2 El Código de Manú.....	8
1.3 Las Leyes Rodias.....	8
1.4 Los Roles de Olerón.....	8
1.5 Consulado del Mar.....	9
1.6 <i>Guidon de la Mer</i>	9
1.7 Jurisdicción de Altamirantazgo.....	9
1.8 Las Ordenanzas de Colbert.....	10
2. ORÍGENES DEL DERECHO MARÍTIMO.....	13
2.1 Orígenes factor del derecho marítimo.....	13
2.1.1 Orígenes factor de la navegación marítima.....	13
2.1.2 Comercio Marítimo.....	16
2.1.3 El uso del buque.....	18
3. DEFINICIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA.....	19
3.1 Distinción del derecho marítimo.....	23
3.2 Derecho del mar.....	25
3.2.1 Mar territorial.....	27
3.2.1.1 El derecho de paso de inocente.....	29
3.2.1.2 El Estado ribereño.....	29
3.2.1.3 Derechos particulares del Estado Costero.....	30
3.3 La zona contigua.....	31
3.4 La zona económica exclusiva.....	32
3.5 Derecho pesquero.....	34

CAPÍTULO II EL BUQUE, NAVÍO, BARCO O EMBARCACIÓN

1. USO DEL BUQUE.....	36
1.1 Concepto del buque a través de la historia.....	37
1.2 Definición del buque.....	39
1.3 Conflictos para delimitar el concepto de buque.....	51
1.3.1 Aerodeslizador.....	51
1.3.2 Vehículos operados a control remoto (ROV) y vehículos submarinos autónomos (AUV).....	53
2. BOTADURA Y DESGUACE DE UN BARCO.....	54
2.1 Botadura de un barco en el derecho mexicano.....	54
2.2 Desguace de un barco en el derecho mexicano.....	54
2.3 Botadura de un buque en el derecho francés.....	55

3. NOMBRE, MATRÍCULA, TONELAJE Y PUERTO.....	56
3.1 El nombre del buque.....	56
3.1.1 El nombre en el derecho mexicano.....	57
3.1.2 El nombre en el derecho francés.....	58
3.1.3 El nombre en el derecho argentino.....	59
3.2 Matrícula y abanderamiento.....	60
3.2.1 Matrícula en puerto mexicano.....	60
3.2.2 Registro Público Marítimo Nacional Mexicano.....	62
3.2.3 Cancelación de la matrícula.....	65
3.2.4 Abanderamiento mexicano.....	66
3.2.5 <i>Francisation</i>	67
3.2.6 Tonelaje.....	68
3.2.7 Puerto de atraque.....	70
3.2.8 La nacionalidad del pabellón.....	71
4. Derecho Portuario Mexicano.....	73
4.1 Derecho Portuario Francés.....	77
5. La nacionalidad del propietario a nivel internacional.....	82
6. El Código de Identificación de la Organización Marítima Internacional (OMI).....	84
6.1 El número <i>Maritime Mobile Service Identity</i> (Servicio Móvil de Identidad Marítima).....	85
7. Restos de Naufragios Marítimos.....	85
7.1 Sistema mexicano.....	85
7.2 Sistema francés.....	87

**CAPÍTULO III
GENTE DE MAR**

1. ARMADOR, explotación del buque en México.....	89
1.1 <i>The single ship company</i> (La compañía de un solo barco).....	90
1.2 Armador como persona publica.....	90
1.3 Armador francés.....	93
1.4 El armador como persona física y como persona moral.....	95
2. EL CAPITÁN, comandante del buque.....	95
2.1 Atribuciones del capitán en el derecho mexicano.....	96
2.2 Atribuciones del capitán en el derecho francés.....	99
2.3 Oficial de Guardia en el derecho mexicano. Capitán guardián de la seguridad del buque en el derecho francés.....	102
2.4 Memoria del buque.....	103
2.5 Las responsabilidades del capitán.....	105
2.5.1 Responsabilidad disciplinaria y penal.....	106
2.6 Contratación y despido del capitán del buque.....	108
2.6.1 Contratación en el derecho francés.....	110
2.6.2 El contrato de compromiso marítimo.....	111
3. Tripulación en el derecho mexicano.....	113
3.1 Tripulación en el derecho francés.....	114

4. Leyes aplicables al Derecho Marítimo.....	117
4.1 Principales leyes mexicanas.....	117
4.2 Principales leyes francesas.....	118
5. INSTITUCIONES INTERNACIONALES REFERENTES AL DERECHO MARÍTIMO.....	120
5.1 Comité Marítimo Internacional (CMI).....	121
5.2 La Organización Marítima Internacional (OMI).....	122
6. TRIBUNALES INTERNACIONALES.....	124
6.1 Tribunal Internacional del Derecho del Mar.....	124
6.2 Tribunal de Arbitraje en cuestiones marítimas.....	126
7. Tribunales que conocen de cuestiones marítimas en México.....	129
7.1 Juzgados de distrito.....	130
7.2 Tribunales Colegiados de Circuito.....	130
7.3 Tribunales Unitarios de Circuito.....	131
8. Instituciones de Orden Privado en el derecho francés.....	131
8.1 Tribunales mediterráneos de pesca en Francia.....	131
8.2 Tribunal de Comercio y Vehículos Marítimos en Francia.....	132
8.3 Tribunales de Comercio y Navegación de Placer.....	133
8.4 Tribunal de Comercio y Artesanos Pescadores.....	134
8.5 Tribunal Marítimo Comercial.....	134

**CAPÍTULO IV
CONTRATOS CONCERNIENTES AL BUQUE**

1. CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN.....	136
1.1 Contrato de construcción en el derecho mexicano.....	137
1.2 Contrato de construcción en el derecho francés.....	144
1.2.1 Teoría del vendedor fabricante.....	147
2. CONTRATO DE COMPRAVENTA.....	151
2.1 Contrato de compraventa de un barco en el derecho mexicano.....	151
2.2 Contrato de venta de un buque en el derecho francés.....	155
3. CONTRATO DE PILOTAJE.....	158
3.1 En el derecho mexicano.....	158
3.2 En el derecho francés.....	160
3.2.1 Pilotaje de alta mar (<i>pilotage hauturier</i>).....	164
4. CONTRATOS DE FLETAMENTOS.....	166
4.1 Contrato de arrendamiento a casco desnudo en el derecho mexicano.....	168
4.2 Contrato de arrendamiento a casco desnudo en el derecho francés.....	169
5. FLETAMENTOS.....	172
5.1 Contrato de fletamento por viaje en el derecho mexicano.....	172
5.2 Contrato de fletamento por viaje en el derecho francés.....	173
5.3 Contrato de fletamento por tiempo en el derecho mexicano.....	176
5.4 Contrato de fletamento por tiempo en el derecho francés.....	178
6. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS.....	189
6.1 Contrato de transporte marítimo de mercancías en el derecho mexicano.....	189
6.2 Contrato de transporte marítimo de mercancías en el derecho francés.....	193
6.3 Contrato de transporte marítimo de pasajeros en el derecho mexicano.....	210

6.4 Contrato de transporte marítimo de pasajeros en el derecho francés.....	212
7. OTROS TIPOS DE FLETAMENTOS: CONTRATO DE TONELAJE Y DE ESPACIOS.....	216
7.1 Contrato de fletamento de espacios.....	217
8. CONTRATO DE HIPOTECA MARÍTIMA.....	218
8.1 Contrato de hipoteca marítima en el derecho mexicano.....	218
8.2 Contrato de hipoteca marítima en el derecho francés.....	220
9. CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO.....	227
9.1 Contrato de seguro marítimo en el derecho mexicano.....	227
9.2 Contrato de seguro marítimo en el derecho francés, <i>assurance sur corps</i> (seguro sobre cuerpos).....	235
9.2.1 Seguro de Responsabilidad.....	239
9.2.2 Seguro sobre facultades.....	242
10. CONCLUSIONES.....	244
BIBLIOGRAFÍA.....	248

INMERSION AL DERECHO MARÍTIMO GENERAL



TESIS DE LA LICENCIATURA INMERSIÓN AL DERECHO MARÍTIMO GENERAL

"Le monde de la mer est souvent fermé à ceux qui ne sont pas marins"

(El mundo del mar es a menudo cerrado a aquellos que no son marinos)

Pierre Verluise

Dedicada a:

- A mis padres María Belén Jiménez Rubio e Israel Sandoval Flores por haberme brindado la oportunidad de concluir una licenciatura y por todo lo que me han enseñado en estos años.
- A mi hermana Mildred Denis Sandoval J. Por las clases brindadas en su grata compañía.
- A mi hermano Jair Sandoval J. Por ser contrapeso y reafirmación de mis conocimientos adquiridos en la carrera.
- A mis abuelos Raymundo Sandoval Flores y Juanita García Flores por sus sabios consejos y apoyo incondicional.
- A mi abuela Teresa Rubio Salinas por su cariño y paciencia.
- A mi tío Raymundo Sandoval Flores por ser mi amigo y compañero en cada situación complicada.
- A mi maestro y asesor el Dr. Omar Olvera de Luna por haberme enseñado el mundo del Derecho Marítimo y por darme la oportunidad de seguir aprendiendo de él en el despacho Olvera&Monroy, además de enseñarme el arte de ejercer esta profesión día a día.
- A mi maestro y amigo el Abogado General de la Universidad Nacional Autónoma de México, Luis Raúl González Pérez por el apoyo y empuje durante mi vida como estudiante en la Facultad de Derecho.
- A mi maestro el Dr. Eduardo Luis Feher Trenchiner por cada consejo y anécdota contada, que me sacaban de la cotidianeidad de la ignorancia.
- A la Licenciada Beatriz Pagés Rebollar, por las clases de política brindadas en su compañía.
- Al Licenciado Joel Olvera de Luna por sus consejos en el ámbito penal y por su grata amistad.
- Al Director de la Universidad a Distancia de la Facultad de Derecho, el maestro Fausto Ledezma Rocher por su apoyo incondicional y desinteresado dentro de la Facultad de Derecho.
- Al ex Secretario General de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México el maestro José Barroso Figueroa por su interés y apoyo en mi vida como universitario y líder estudiantil.

INTRODUCCIÓN

La presente tesis es una investigación de Derecho Marítimo general, donde se explicaran de manera simple y concreta los conocimientos básicos que todo estudiante de derecho interesado en el área marítima debe conocer. Desafortunadamente la materia es tan extensa como el mar, los ríos, lagos, lagunas, presas, canales por lo que, no es posible que este trabajo pueda ir al fondo de esta materia debido a su extensión; así que expondré ciertos términos marítimos y a su vez su utilización en algunos ordenamientos jurídicos, normas oficiales mexicanas, tratados internacionales, usos y costumbres marítimas.

Actualmente, se han establecido rutas marítimas principalmente por diferentes compañías del viejo mundo, sin embargo, en nuestro país no ha habido un gran desarrollo en el Derecho Marítimo. Aunado a lo anterior no existe una clara comprensión que permita diferenciar el Derecho Marítimo, el derecho del mar y el derecho fluvial que da auge al derecho náutico, cuatro materias distintas que muchos de los abogados confunden.

En el primer capítulo empezaré haciendo un repaso ligero de la historia que guarda esta materia, desde cuando nace hasta el día de hoy. Se observara el nacimiento del préstamo a la gruesa aventura y algunas otras figuras que nacieron en el Derecho Marítimo, así como la importancia de los usos, prácticas y costumbres marítimas.

En el segundo capítulo abordaré el concepto de buque, navío, barco o embarcación, como eje de estudio de esta materia, la relación que guarda con los demás términos marítimos, hablaré de la navegación marítima, de un pabellón, de una bandera de

complacencia, los planos de orientación o construcción de un buque que éstos aún estando en papel ya tiene contacto con el mundo jurídico; así cuando una embarcación tiene su botadura en el mar debe tramitar un pasavante, ser matriculado y abanderado, dependiendo del lugar y puerto de destino, a su vez hay que asignarle un nombre distinto a los demás buques del mundo para que pueda ser diferenciado, un domicilio que es el pabellón donde se le determina la nacionalidad para que se sujete a la legislación y protección de un Estado.

En el tercer capítulo hablaré de la gente de mar, donde mencionamos las principales personas que están en una embarcación. En él desarrollaré las facultades de cada una de estas personas de mar, la importancia que desempeñan los marinos y marineros y las responsabilidades a las que se enfrenta en la fortuna del mar, y a su vez las semejanzas que guardan las legislaciones de algunos países con la gente a bordo de un buque, los papeles que deben portar y la manera en que se emiten para demostrar la calidad que poseen, como es el caso del capitán que puede llegar a ser juez, auxiliar del ministerio público, notario, etcétera.

En el cuarto capítulo de la investigación, explicaré de manera breve y precisa la formación de algunos de los contratos más utilizados que puede tener un buque, barco, navío, embarcación o artefacto naval que es así llamado en los distintos ordenamientos jurídicos; veremos la importancia de un contrato de construcción, de compra-venta de un barco, un contrato de fletamento en sus diversas modalidades, el contrato de seguro marítimo, el contrato de financiamiento ósea el contrato de hipoteca, así como las obligaciones y derechos de las partes en los contratos, tan solo una parte de lo que se puede manejar en el Derecho Marítimo y que es motivo de miles de euros, que muchos de los abogados quisieran poder asesorar.

El Derecho Marítimo nunca ha sido considerado una materia importante en México mientras en los países Nórdicos, Europa, los países Asiáticos y los Estados Unidos de America han mirado hacia el mar para hacer crecer sus economías, alcanzando grandes ingresos por medio de esta fuente. La historia demuestra que durante los periodos de los presidentes Porfirio Diaz, y Adolfo Ruiz Cortines al proclamar y llevar a cabo su frase de "Marcha al Mar"¹ logro un gran desarrollo estabilizador en el país.

Es momento que los jóvenes de México miren hacia los océanos que se tienen, que se interesen por la especialización de los tribunales marítimos, por los arbitrajes marítimos internacionales, por crear compañías mexicanas de seguros capaces de cubrir las fortunas de mar, y así algún día llegar a ser líderes en el Derecho Marítimo, ya que como dice el autor francés Couteau-Bégarie "*la puissance d'un Etat peut venir en tout ou partie, de la mer*" (la potencia de un Estado puede venir en todo o en parte, del mar).².

Rouen, Francia, invierno de 2011.

¹ Dicho lema tuvo como objetivo el aprovechamiento de las riquezas marinas y la descentralización de la población del altiplano, se plantaba, la necesidad de integrar a nivel nacional la red de los sesenta puertos existentes.

² Hervé Couteau-Bégarie, *La Puissance Maritime*, Paris, Fayard, 1985, p. 22.

CAPÍTULO I

HISTORIA DEL DERECHO MARÍTIMO

1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Comenzaremos diciendo que la navegación marítima tiene su origen en el Derecho Marítimo que se convierte en una navegación comercial marítima. De tal suerte que, los costos y riesgos financieros son tomados por sus actores y son a su vez de otros elementos que dan origen a numerosas reglas de Derecho Marítimo, de tal manera que el propósito de este capítulo es explicar los orígenes del Derecho Marítimo.

1.1 Préstamo a la gruesa

Es así, particularmente la institución de préstamo a la gruesa, institución que existía en el derecho romano bajo el nombre de “dinero de cambio” o “*foenus nauticum*”.³ A su vez actuaban como una asociación de riesgo de la expedición, cuando el prestador perdía su aportación o cuando se daba el caso de una causa de dios, era un medio de crédito para el armador y una forma particular de seguro, es en ese sentido que el armador recibía antes del viaje una suma de dinero que el reembolsaba si el siniestro no se producía pero que el conservaba si el siniestro se producía (indemnización del seguro que estaba en algunas ocasiones pagado *a priori*).

Más tarde el objeto del título IX del del Código de Comercio francés consagraba un comercio marítimo, dicho contrato debía hacerse por escrito y debía estar registrado en el

³ Gaurrier, *Le Droit Maritime Romain*, Rennes, ed., PUR, 2004, p.117.

tribunal de comercio francés durante los diez días antes de su conclusión para validar el privilegio del prestamista.

En fin el préstamo no podía ser concluido por un valor superior al de la cosa afectada al prestador y asumía los riesgos de la expedición. En caso de naufragio el prestamista estaba dispensado de reembolsar el dinero, salvo si había daños y estos fueron alcanzados por el vicio de la cosa o por su hacer. Las averías estaban a cargo de los prestamistas, había una regla proporcional consistía que el buque debía tener un valor superior al préstamo realizado. En ausencia de todo siniestro el prestamista debía regresar el capital prestado aumentando la ganancia marítima y los intereses pactados en el contrato.

El préstamo a la gruesa es significativo para la adaptación del Derecho Marítimo con los riesgos de la navegación y las necesidades del comercio, sin embargo, ha perdido su interés en la evolución del derecho y en las técnicas de construcción sobre los buques. Hubo la concurrencia de nuevas formas de agrupamiento de capital como son las llamadas sociedades por acciones que constituyen un tipo de crédito costoso que no se justificaba cuando los riesgos tendían a disminuir los progresos técnicos. Por su parte la hipoteca marítima a venido a remplazar este sistema que constituye una fuente de crédito para el armador.

La copropiedad de los buques es otra institución de Derecho Marítimo que encontró su origen en las necesidades de reunir los medios para emprender una expedición marítima, esas sociedades no eran conocidas en la Edad Media ya que la pobreza individual no permitía que una sola empresa se constituyera como eje ecentral del comercio marítimo, como era el caso en Bretaña a finales de la Edad Media.⁴ Los coopropietarios se unían

⁴ Cfr. H.Touchard, *Le Commerce Maritime Breton a la fin du Moyen Âge*, les Belles Lettres, 1967, p.115.

con otras sociedades con el fin de cubrir los riesgos de mar, la copropiedad estaba justificada por la gran talla de la Nave.

1.2 El Código de Manú

El Código de Manú, -no hay ley más antigua que el Código de Manú- apareció en el siglo II antes de Cristo, empieza con algunos términos de Derecho Marítimo, donde resalta la especialización que se le da a las ventas de mercancías procedentes de ultramar, las que se no se nulificaban incluso si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida⁵.

1.3 Las Leyes Rodias

Los antiguos fenicios, según parece no tuvieron leyes marítimas escritas⁶. El primer pueblo que tuvo leyes escritas fue el pueblo rodio, era un pueblo conocido por la grandeza de sus leyes marítimas, tan es así que pasaron al Derecho Romano y aun perduran en algunos ordenamientos. Las Leyes Rodias regulan diversas instituciones marítimas como: formas de pago del flete, ciertas especies de préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros, hurtos en caso de naufragio, lo mas sobresaliente es la primera reglamentación de una especie de sociedad, (antecedente de la comenda), que es el antecedente de la sociedad comercial⁷.

1.4 Los Roles de Olerón

En Olerón una isla francesa de la costa atlántica, aparece una compilación breve pero destacada ya que en sus cuarenta y siete artículos da como resultado una compilación de sentencias, al igual un número significativo de costumbres marítimas que se observaban

⁵ Código de Manú.

⁶ Cfr. Bulay-Paty, *Corso di Diritto Commerciale Maritimo*. Livorno, 1841, p. 4.

⁷ Cervantes Ahumada, Raul. *Derecho Marítimo*, México, ed., Porrúa, 2004, pp. 10-11.

en los puertos franceses, Cleirac sostiene que fueron promulgados en el año de 1150 y que su primera aparición se dio en 1266⁸.

1.5 Consulado del Mar

Contenía el derecho vigente en el Mediterráneo, el Derecho del Océano se consigno en los Juicios o Roles de Olerón, cuyos orígenes son tan oscuros como los del primero, hay escritores que los consideran del siglo XII. Sin embargo, eran el conjunto de reglas a las cuales los cónsules, osea los jueces en asuntos marítimos, que debían ajustar sus decisiones de acuerdo a este ordenamiento. No se conoce la fecha de su nacimiento así como el lugar donde surge, sin embargo, Marsella y Barcelona se disputan el lugar.

1.6 Guidon de la Mer

Es una compilación redactada en Rouen, "guía útil" y necesaria para aquellos que embarcan la carga y la llevan por el mar" que aparece en Rouen a finales del siglo XVI, no se conoce el autor de este documento, es una exposición integral concerniente al Derecho Marítimo, tiene como especial objeto regular el contrato de seguro. Son reglas que están expuestas con tanta claridad y buen sentido.

1.7 Jurisdicción de Altamirantazgo

En Inglaterra, el problema de la jurisdicción de altamirantazgo, que es la personalidad del buque para los efectos procesales a los que haya lugar, el armador o naviero podían ser demandado por las partes que celebraban los contratos concernientes al buque, así como la carga o el flete que tenga relación con el mismo, el juicio *in rem* se registra con el nombre del buque, que más adelante platicaré de esta característica que es particular de cada navío.

⁸ CLEIRAC, Usi e Consuetudine del Mare. Citado por José David Enriquez Rosas, en "El buque: una introducción al estudio del Estatuto jurídico de las embarcaciones", México, ed., Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM, 1998.

Inglaterra es uno de los países más avanzados en legislación marítima mencionando la *Merchant Shipping Act de 1894*, la *Marine Insurance Act de 1906*, y la *Carriage of Goods by Sea Act de 1924*.

La organización de las relaciones jurídicas marítimas aparecían muy rápido, así encontramos la teoría de las averías comunes durante la antigua Roma, con los fenicios entre 1200 y 500 antes de Jesús Cristo.

De esa forma las reglas marítimas y sus usos se hicieron en los lugares que tenían contacto con las embarcaciones y le dieron una autonomía, que en esos lugares se hacían valer y tenían competencia el presidente municipal así podemos encontrar leyes de Derecho Marítimo. Tal es el caso la Tabla de Amalfi (Italia Meridional) el Estatuto de Trani o de Pisa o también de Arles, la de Montpellier o las de Marseille. La rescisión de Hanse (Lubeck, Brême, Hamburgo) actas oficiales de la liga hanseática constituyen una fuente del Derecho Marítimo. Esas reglamentaciones dan noticia del Derecho Marítimo del siglo XVII.

1.8 Las Ordenanzas de Colbert

Las políticas mercantiles de los Estados tal como la de Colbert creada por ordenes de Louis XIV, los actores del comercio marítimo dan nacimiento a las reglas de Derecho Marítimo, la prosperidad de Venecia del siglo XIII al XV pudieron elegantemente ilustrar el papel del comercio para la creación del Derecho Marítimo. En efecto son las relaciones comerciales que se crearon por los comerciantes y que dieron paso a inventar las reglas de sus negocios, y que enseguida fueron adaptadas a la evolución del comercio⁹.

⁹Cfr. F. Bellec, *Marchands au Long Cours*, edition du chêne, 2003, pág. 52.

El principal criterio de distinción entre estas dos épocas está fundada sobre el tipo de fuentes dominantes. Tan es así que en la práctica, los usos dominaban durante el periodo anterior al reinado de Louis XIV, la segunda etapa sería el avenimiento de una reglamentación de las actividades marítimas¹⁰.

Francia se preocupó con este movimiento para encauzarlo y protegerlo por medio de sus leyes; así lo atestiguan sus numerosas ordenanzas¹¹. Tienen dos de ellas importancia tan trascendental en la historia del derecho mercantil, que bien merece les consagremos una mención especial. Nos referimos a las dos célebres *Ordenanzas de Colbert*¹², la primera de las cuales, que es de marzo de 1673, trata del comercio terrestre, y la segunda, de agosto de 1681, versa sobre el comercio marítimo, siendo una y otra verdaderos códigos de derecho mercantil que aseguran a Francia, hay que decirlo con los señores Lyon-Caen y Renault, el honor de haber producido la primera codificación de esta rama del derecho. Ellas fueron las que prepararon con más de un siglo de anticipación el actual código de Francia, padre, a su vez, de todos los códigos modernos, en ellas se inspiraron los redactores del mismo, y muchas de sus disposiciones pasaron íntegramente a él. No parece sino que Louis XIV, al emprender la construcción de esos monumentos legislativos, olvidó sus principios de riguroso absolutismo, ya que hizo precederla de una encuesta, por la que se oyeron y pasaron las opiniones de los más expertos comerciantes y marinos, de donde proviene sin duda el gran merito de dichas ordenanzas¹³.

En el siglo XII, Colbert, creó para las necesidades del monarca Louis XIV quien se preocupó por aumentar y asegurar el comercio marítimo en el mar, eso condujo a la

¹⁰ Cfr. Cécile de Certeau, *Introduction au Droit Maritime*, Paris, collection Mise au Point, 2008, pp. 25-30.

¹¹ De acuerdo al Diccionario de la Real Academia Española, define a la ordenanza como conjunto de preceptos referentes a la materia.

¹² Las Ordenanzas francesas sirvieron de modelo a toda la codificación posterior y de un modo especial en la redacción del Código de Comercio francés de 1808.

¹³ De J. Tena, Felipe, *Derecho mercantil mexicano*, Cuarta Edición, México, ed., Porrúa, 1964, pp. 31-32.

redacción por Bonaventura de Foucroy la Ordenanza de la Marina de 1681, contiene más de 700 artículos y se componía de cinco libros, "los oficiales de altamirazgo y su jurisdicción, la gente y los navíos de mar, los contratos marítimos, de la policía de puertos, costas, ardes y costas del mar, de la pesca que se hace en el mar"

La influencia de esta Ordenanza traspasa las fronteras de Francia, la obra sirve de base o sino de modelo para numerosas legislaciones durante los años siguientes como el Código Danés de Christian V en 1683, la Orden de Malta en 1679, la Ordenanza de Rotterdam en 1721.

La evolución de los ordenamientos marítimos han dado como resultado la clasificación de cuatro grupos como son¹⁴:

1.- Aquellas que están influidas por el Código de Comercio Francés, que en algún momento llegó a ser la fuente principal, hoy se encuentra en disminución, ya que algunas legislaciones como Italia y Países Bajos han adaptado sus legislaciones a nuevas circunstancias, sin embargo es prominente en las legislaciones de España y Portugal y varios países de América del Sur.

2.- Legislación alemana, cuyo código actual es de 1897, que ha ejercido una influencia considerable en especial en el Código japonés.

3.- Los países anglosajones, que no han codificado el Derecho Marítimo, pero en los cuales el derecho escrito, es por medio de leyes especiales, es más importante cada día.

4.- Por último, las legislaciones que han procurado la renovación del Derecho Marítimo para adaptarlo a las nuevas exigencias y a las normas en los Convenios Internacionales.

¹⁴ Mantilla Alegre, Rafael, *Internacional del Derecho Marítimo y jurisdicción internacional*, España, ed., Universidad de Deusto, 1999, p. 42.

2. ORÍGENES DEL DERECHO MARÍTIMO

El origen del Derecho Marítimo es de dos tipos ya que este derecho nace dentro de las dos actividades del hombre: la navegación marítima y el comercio marítimo.

2.1 Orígenes factor del derecho marítimo

Los orígenes factor del Derecho Marítimo son aquellos que se señalan como: la navegación marítima, que sería el primer origen del Derecho Marítimo y un segundo que serían los históricos los cuales se mencionaron anteriormente.

Los orígenes factor del Derecho Marítimo de la navegación marítima son el uso del buque, el comercio marítimo, que da el origen a elaborar reglas de Derecho Marítimo.

2.1.1 Orígenes factor de la navegación marítima

Históricamente la navegación marítima fue la causa de reglas particulares en razón del peligro que representaba para quienes la practican antes de que se mejoraran las condiciones materiales y técnicas. El Derecho Marítimo es el que aborda el derecho aplicable a los hechos de la navegación marítima que presentan a los particulares fundadores del Derecho Marítimo, que da la definición del uso del buque así como su uso en el comercio.

El propósito de la navegación es un derecho que se aplica en el ámbito internacional así se le permite al buque distanciarse durante cierto periodo y someterse a la peligrosidad del mar. Puedo decir que la distancia, el tiempo y la peligrosidad del mar son las tres cuestiones por las que deben pasar los hombres y con eso se da el origen a las reglas del

Derecho Marítimo ya que este es un derecho que se creó con la práctica de los comerciantes.

El buque es el principal instrumento de la navegación marítima es un bien mueble y no un simple elemento de una categoría jurídica que muchas legislaciones le dan en el mundo, para el derecho mexicano el buque será un bien mueble como lo ordena el artículo 756 del Código Civil Federal y el artículo 78 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y para otros como, el derecho italiano es un inmueble, tema que abordaré en el segundo capítulo, en general en el derecho europeo el buque será un mueble singular, en efecto, tienen una movilidad, que no es una propiedad física por así decirlo, tan es así que la movilidad de un buque no es una sola de sus propiedades, es mas por los instrumentos de transporte, que es su finalidad. Esta singularidad del buque hace difícil su localización la cual es necesaria para determinar el derecho aplicable a una situación jurídica implícita al buque.

El problema del mundo jurídico no se detiene ahí, por ejemplo cuando alguien nace en el buque la pregunta sería que derecho se puede aplicar, en México la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos ordena en el artículo 30 fracción IV que serán mexicanos los que nazcan a bordo de embarcaciones o aeronaves mexicanas sean de guerra o mercantes, no importando la ubicación geográfica del buque.

Mientras el Código Civil Francés en su artículo 59 que a la letra señala; " En caso de nacimiento durante un viaje marítimo se redactara un acta durante los tres días después del parto salvo declaración del padre, si se encuentra a bordo".

El buque además de la movilidad que realiza es importante determinar su ubicación para determinar la aplicación de una legislación, hoy en día el Derecho Marítimo esta vinculado con el derecho público y privado a su vez con el derecho nacional e internacional que

guarda mucha uniformidad con varias legislaciones de todos los países, sin embargo, algunas malas traducciones o malos empleos de los términos llevan a cometer diferencias con lo que marca la norma jurídica aplicable.

El peligro que se presenta en los buques durante la navegación marítima explica las reglas de reparación en caso de daños realizados durante alguna eventualidad del mar. Como es el caso de la regla de la limitación de la responsabilidad de la propiedad del buque.

Lo fundamental de la limitación de la responsabilidad se da en la idea de que el armador propietario del buque, conoce los riesgos que puede sufrir o causar su buque, este llevara una protocolización y se hará por duplicado, se guardara en los papeles más importantes del buque y se hará la mención en el diario de la embarcación tema que se tocara en los capítulos siguientes.

Es así que históricamente, la limitación de la responsabilidad se baso solo a reparar el daño por el abandono en la naturaleza de un buque y del flete porque se consideraba que el fletador estaba justo como propietario y no debería haber arruinado la naturaleza por una expedición marítima. Existe ya dentro de Las Ordenanzas de Colbert de 1681¹⁵.

La Convención de Bruselas de 1957 remplazo el abandono en la naturaleza por la constitución de un fondo de limitación actual que es el sistema moderno. Sin embargo, los términos de Du Pontavice hacen referencia a la responsabilidad real que señala el artículo 216 y que fue sustituida por una responsabilidad fuerte. La Convención tenía un antecedente en la Convención del Comité Marítimo Internacional (CMI), donde se unifican los criterios relacionados a la responsabilidad de propietarios de buques marítimos, de esta manera el lector podrá observar que se hace una unificación con varios sistemas

¹⁵ Cfr. *Las Ordenanzas de Colbert*, T.II, Liv. VIII, art 2.

jurídicos como en el sistema francés que se conoce como "*abandon en nature*" "abandono en valor" que es en el sistema alemán, "*limitation forfaitaire*" en el sistema inglés¹⁶.

2.1.2 Comercio marítimo

El comercio marítimo puede ser tan antiguo como el hombre, y considerar al trueque como su antecedente más próximo, cuando los primeros hombres lo realizaron para intercambiar unos bienes por otros, y los distintos tipos de maderas, metales, pieles, granos o vegetales que fueron utilizados como cambio de moneda.

El surgimiento del comercio no trajo como subsecuente el desarrollo del derecho mercantil, a pesar del número de codificaciones que hubo para regular algunos actos de comercio, se encontraban en el Código de Hammurabi, la Biblia, en Fenicia, en Grecia, y en Roma, donde se realizó la armonización de las leyes aplicables a los comerciantes o actos que fueran de naturaleza comercial.

Por otra parte, el comercio pasó por la postración medieval, a consecuencia de:

- El cierre de los caminos de oriente y la ocupación de la Tierra Santa por los turcos, que dieron lugar a la reactivación del artesanado europeo y a las Cruzadas.
- El descubrimiento de América, con todas sus consecuencias comerciales.
- La insuficiencia del viejo derecho romano, formalista, elaborado para realizar operaciones aisladas, no aplicable para los actos en masa.
- Además de sumarle la dificultad de entender la legislación romana, redactada en latín, que solo se hablaba en centros religiosos y universidades¹⁷.

¹⁶ Issu Du merchant shipping act de 1854.

¹⁷ Díaz Bravo, Arturo. *Derecho Mercantil*, México, ed., Iure Editores, 2006, pp. 5 y 6.

Hay antecedentes de que los frailes fueron los descubridores del comercio e impulsores del sistema bancario en el norte de Europa los conventos reunían grandes capitales en forma de mercaderías o monedas, lo que les permitía hacer anticipos a los campesinos o comerciantes, aunque el derecho canónico les prohibiera cobrar intereses sobre los préstamos, vieron la forma de apropiarse de las tierras de los particulares, y los frutos que diera la tierra serían los intereses.

Entre los siglos XII y XV el Mediterráneo era la vía comercial más importante, pronto los mares Báltico y del Norte se convirtieron en líneas de navegación para el comercio.

Hay que destacar el desarrollo comercial que tuvo el comercio en Venecia, a la que Carlo Magno le había dado el monopolio comercial, después confirmado por los emperadores griegos de Bizancio, además de que Venecia se convirtió en mediadora del comercio marítimo entre el este y el oeste.

Es importante señalar una de las ligas de mayor importancia como fue la Liga Hanseática, constituida por numerosas ciudades comerciantes del noroeste de Europa, incluidos algunos de la Rusia zarista, incluyendo a Londres y Brujas, operaban con el público en general y con productores y comerciantes del extremo oriente, con el tiempo la Liga adquirió riqueza y poder, desplazando a los demás comerciantes no afiliados y que amenazaban de muerte para la confiscación de sus bienes por venderlos en territorios reservados a los comerciantes afiliados.

Periódicamente se reunían en asambleas para redactar actas de dichas asambleas donde asentaban sus costumbres, usos y prácticas de tal manera que se hicieron de una recopilación que les sirvió de regulación de sus actividades.

Todo esto sirvió para que numerosos países se empezaran a preocupar por tener un derecho escrito que serviría como base reguladora del comercio y de los comerciantes y apartarse de las reglas confusas del derecho romano y crear un derecho universal que se

entendiera en todo el comercio mundial sin importar el idioma o lugar de procedencia de las mercancías.

2.1.3 El uso del buque

El buque es el medio por el cual se realiza la navegación marítima, él será el antecedente de la navegación. Resulta que el buque es el objeto principal que el Derecho Marítimo conoce y ante todo este estudio es necesario definirlo, es cierto que hay autores que definen al buque, pero nunca han sido puestos al mar como los hombres de mar que no tienen la posibilidad de calificar al buque de manera jurídica, ya que el primer problema que existe entre separar o limitar una definición que no incluya al buque y a la navegación, es imposible porque al parecer necesita uno del otro para que subsistan ambos.

El buque, según el Derecho Marítimo, puede dar una categoría genérica a la cual se aplican sus reglas, al interior de la categoría, existe una gran variedad de individuos y definiciones, medibles tanto en el fondo y forma, que las demás utilizadas. El derecho en si solo toma las consideraciones jurídicas, sin embargo no es fácil dar una definición genérica de un buque. Hay ciertos criterios que permiten identificar su naturaleza, su objeto, o su fin.

Tras la ausencia de una definición genérica la Convención de las Naciones Unidas del Mar (CNUDM) atribuye una nacionalidad al buque, la principal característica es atribuir a un Estado la disposición de él, es así como lo define la convención “los buques de todos los Estados, costeros o sin litoral, gozan de paso inofensivo dentro del mar territorial”¹⁸ dentro de este mismo cuerpo normativo en la parte II se encuentran definidas el mar

¹⁸ Artículo 17 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, Nueva York, 1982.

territorial, zona contigua, ahora muchos autores agregan además la zona económica exclusiva, continuando con esta convención que define las reglas aplicables a todos los buques y da unas categorías que son creadas para desarrollar el paso inofensivo de una embarcación.

También, en el artículo 29 distingue a los navíos de guerra y los navíos que tienen fines comerciales o no tiene ninguno de los dos y son privados.

Es importante decir que los Estados Unidos Mexicanos consideran que tienen dos tipos de Derechos Marítimos el de guerra y el de paz.

“El Derecho Marítimo de paz, comprende el mar y todas las actividades que se realicen”¹⁹, al igual la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente en México regula solo el comercio marítimo, exceptuando las embarcaciones y artefactos navales de uso militar que pertenecen a la Secretaría de Marina y no a la Marina Mercante.

Derecho Marítimo de Guerra: es el que está en manos de la Armada, en un caso concreto es la Secretaría de Marina Armada de México, el autor Octavio Véja Vázquez, define al derecho militar como la disciplina que en plano de la ley positiva, se condensa en su conjunto de disposiciones orgánicas que coordinan, sincronizan y conciertan las relaciones derivadas de la vida marcial.²⁰

3. DEFINICIÓN DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA

Quisiera empezar explicando que cada autor va a tener distintas concepciones de la definición de la navegación marítima pero para un estudio concreto, comentaré que se puede ver su definición desde un punto de vista geográfico y otro técnico.

¹⁹ Olvera de Luna, Omar, *Derecho Marítimo*, México, edit., INADEM, 2012, pp.1-4.

²⁰ Carlos E., Alejandro, *Derecho Militar Mexicano*, Segunda Edición, México, ed., Porrúa, 2000, p.4.

Desde el punto geográfico, la navegación marítima se hace sobre el mar, esto puede sonar un poco bizarro para el lector y para el sistema europeo y sobre todo para el derecho interno francés –y mexicano ligeramente– se puede dividir la navegación que se realiza en el mar y la que se realiza vía fluvial que son independientes con características distintas.

El Derecho Marítimo se aplica a los buques mientras que el derecho fluvial se aplica a barcos de navegación interior, mientras otros autores y sobre todo mexicanos basándose en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos podrían decir que esta definición se podría confundir con la navegación de cabotaje, que la que se realiza por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos, para no caer en la confusión es un modo de distinguir a las embarcaciones por el tipo de navegación que realiza, como puede ser la de cabotaje y la de altura (Artículo 38 de la *Ley de Navegación y Comercio Marítimos*).

Lyon-Caen y Renaud discuten sobre la determinación de la aplicación y división del mar y de las un río sobre los trámites administrativos que deben hacer dichas embarcaciones, sin embargo, la Corte de Casación francés no se preocupa mucho por los puntos de vista privados ya que eso no debe afectar la aplicación del derecho, creo que su pronunciamiento es idóneo pero la interrogante es, ante los trámites administrativos que realizan las autoridades de todo el mundo al clasifican de manera errónea una embarcación y termina siendo algo que no es, como es el caso de un transbordador que tiene su inscripción marítima y posee una acta de *francisation*, no por ese motivo será un barco. Discusiones como estas son las que se encuentran en la práctica del Derecho Marítimo ya que la evolución del derecho y los regímenes jurídicos a los que se enfrenta

el Derecho Marítimo por ser un derecho internacional entra en la problemática de determinar si es un barco o un buque.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se clasifica la navegación marítima de la siguiente manera:

La navegación se clasifica de acuerdo al artículo 2 fracción II: la actividad que realiza una embarcación para trasladarse por vías navegables de un punto a otro, con dirección y fines determinados.

La Ley Francesa de 24 de diciembre de 1896 en su artículo primero indica que la navegación comprendida dentro la inscripción marítima es aquella que se ejerce a título profesional sobre el mar dentro los puertos o entre estos mismos, estanques o canales salados, situados dentro del dominio público marítimo y “dentro de los ríos, riveras y canales hasta el punto o espalda al mar, aquella donde no haya marea, hasta el lugar donde los navíos de mar puedan ascender”.

Sin embargo, no todo barco puede hacer la navegación en el mar ya que debe estar apto para afrontar los riesgos de mar, aquella que la navegación marítima expone.

Tras las discusiones que atrajo la delimitación de la navegación fluvial y marítima en Europa se determinó por el décimo séptimo reporte anual de la Comisión Superior de Codificación una nueva definición de la navegación marítima en un Código de Transporte que se encuentra en elaboración que a su letra ordena:

"Será navegación la que sea practicada en mar de este modo que también se practique en estuarios, fluvial, ríos y canales dentro de los límites fijados por decreto de consejo de Estado".

A su vez se define al Derecho Oceánico como el derecho encargado de regular la navegación y las cuestiones relativas a los cinco océanos: el Atlántico, Pacífico, Ártico, Antártico e Índico.

El Derecho Fluvial es la navegación que se hace por embarcaciones mayores o menores por los ríos, canales o lagos y que puede dividirse en navegación fluvial nacional o internacional.

Una deficiencia que tiene la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana, es que no hay en un principio una definición de navegación de deporte o navegación de recreo, ni si quisiera da indicios de los elementos distintivos de esta navegación.

Por otro lado, un concepto interesante es la que da la sentencia de 7 de junio de 2006 de la Cámara de Comercio de la Corte de Casación francesa donde se da una definición de la navegación de recreo o *sport*, “por navegación, conviene entender toda acción sobre el buque de placer o *sport*, en relación directa e inmediata con aquella que se relaciona a su destino, el saber desplazarse de un punto a otro dentro del medio natural por el cual fue diseñado y que amarre dentro de un puerto dentro del albergue o no, a un punto de anclaje o cualquier acto constituido directa e inmediato a la navegación”.

3.1 Distinción del Derecho Marítimo

Hay abogados que ignoran la existencia del Derecho Marítimo, creen que es parte del Derecho del Mar, pero solo se confunden con la relación lógica que se le da y que engloban en un todo, como es el de Derecho Marítimo; hay que empezar por hacer la aclaración. El Derecho del Mar es independiente y por lo tanto merece un estudio que se debe considerar de manera distinta, es cierto que guarda un acercamiento con el Derecho Marítimo, pero a mi juicio guarda más relación con el Derecho de la Navegación, con el Derecho Pesquero y con el Derecho Náutico.

En conclusión, de acuerdo con Cécile de Cet Bertin, el significado de Derecho del Mar es: "El derecho internacional del mar, es decir, un derecho que regula los reportes entre los Estados concerniente a la utilización del mar y el ejercicio del poder sobre los espacios marítimos como son el mar territorial, la zona contigua y la zona económica exclusiva"²¹

Hay algunos autores que entran más a fondo de lo que puede ser el Derecho Marítimo y sus diversas ramificaciones como es el caso de los autores Rodière y Du Pontavice definición que antes había hecho referencia Ripert:

"El Derecho Marítimo es en sentido extenso, el conjunto de reglas jurídicas relativas a la navegación que se hacen sobre el mar."²²

Sin embargo, puede hacerse una mejor definición del Derecho Marítimo y sus diversas extensiones, es el caso de Lyon-Caen y Renault que lo definen de la siguiente manera;

²¹ Cécile de *Cet bertin*, *Introduction au Droit Maritime*, Paris, collection Mise au Point, 2008, p.12.

²² R. Rodière, E. Du Pontavice, *Droit Maritime*, Paris, 12e edition, coll. <Précis Droit privé> Dalloz, 1997. P. 2.

“Derecho marítimo internacional: son las reglas concernientes a los reportes marítimos que se da entre las naciones ya sea en los tiempos de guerra o de paz;”²³ es una clasificación que podemos encontrar en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana.

“Derecho Marítimo Público o Administrativo; conjunto de reglas sobre los reportes de la marina mercante sobre el Estado y las diferentes administraciones publicas y sobre todo con las autoridades marítimas así como su inscripción marítima”²⁴. (En otros Estados se cuenta con una policía especializada en la realización de estos trámites en el caso de México es la Dirección General de Marina Mercante).

Derecho Marítimo Privado o Derecho Comercial Marítimo; el conjunto de reglas concernientes a los reportes de las expediciones marítimas que se crean entre los particulares y especialmente en los contratos marítimos.

Estas definiciones se pueden ir modificando de acuerdo con el paso del tiempo ya que el derecho se transforma en todo momento. Ni los grandes autores como Ripert, Bonnetcase y muy recientemente Rodière, así como el catedrático de la Universidad Nacional Autónoma de México el Dr. Omar Olvera de Luna, quienes discuten sobre la particularidad e independencia del Derecho Marítimo, materia en la cual falta mucho por decir.

La definición de Derecho Marítimo ofrecida por el especialista en Derecho Marítimo José Eusebio Salgado y Salgado, define al Derecho Marítimo como: “El conjunto de normas que regulan todos los acontecimientos en el mar y en los espacios marítimos”.²⁵ Por otro lado, este autor menciona que el Derecho Marítimo puede ser llamado Derecho Marítimo

²³ Apuntes de la clase de Derecho Marítimo de la Universidad de Rouen, Invierno de 2011.

²⁴ *Idem.*

²⁵ Salgado y Salgado, José Eusebio, *Derecho Marítimo*, México, edición del autor, 1993. Pp.17-22.

Internacional que es realmente el “derecho del mar” y dice que es un término que le gusta utilizar a los especialistas del Derecho Marítimo.

Puedo decir que el Derecho Marítimo se podría definir en nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en la Ley de Puertos mexicana dando su debida división que seria un Derecho Marítimo general y un Derecho Marítimo especial o procesal.

Con este tipo de división la materia de estudio dentro de este trabajo, llegaría a los interesados en el Derecho Marítimo a darles un mayor conocimiento de lo que es el Derecho Marítimo y sobre todo a los jueces de distrito que son los encargados de resolver las controversias jurídicas que se dan día a día en todo el mundo y que por falta de conocimientos no pueden ser resueltos en nuestro país y se quedan sin aplicación de la ley correcta.²⁶

3.2 Derecho del Mar

Comienza con la Primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, celebrada en Ginebra en 1958 participando en ella 86 países, sesenta y nueve de los cuales eran miembros de la ONU, con motivo de dicha conferencia se adoptaron el 29 de abril de 1958, las siguientes convenciones:

- a) Convención Sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua;
- b) Convención Sobre el Alta Mar;
- c) Convención Sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de Alta Mar.

²⁶ Para encontrar una mejor explicación de lo que tratamos de explicar en unas cortas palabras podemos consultar la obra de <Droits maritimes> 2 J.-P. Beurier; P. Chaumette, P. Hesse, A.-H. Messnard, M. Ndende G. ProutiEre-Maulion, R. Rezenthel, Y. Tassel, Droits maritimes, coll. Editorial; Dalloz Action, Dalloz, Paris, 2006, pages 1008.

La Convención sobre el Derecho del Mar²⁷ ya es más que un conjunto de normas incorporadas en un tratado multilateral, es la autentica codificación de una costumbre internacional que se formo aceleradamente en los últimos años, propiciada por las largas reuniones de los delegados de los Estados parte.

La Convención Sobre el Derecho del Mar de 1982, entro en vigor desde el 16 de noviembre de 1994, es un largo documento, de 320 artículos, agrupados en XVII partes, además cuenta con nueve anexos.

En lo que respecta a México, la Convención del 82 y la Constitución Federal, es la principal reglamentación jurídica aplicable que incluye:

La Ley de Navegación y Comercio Marítimo, del 23 de noviembre de 1963; la Ley de Puertos, publicada en el Diario Oficial de la Federación, del 19 de julio de 1993; Ley de Navegación de 4 de enero de 1994, todas las anteriores son antecedentes de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1 de junio de 2006; la Ley General de Bienes Nacionales, según su Decreto de 23 de marzo del 2004; La Ley Federal del Mar, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1886; La Ley de Aguas Nacionales, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 2 de diciembre de 1992 y la Ley de Pesca, publicada en el Diario Oficial de la Federación del 25 de junio de 1992, además de los correspondientes reglamentos.

El territorio marítimo del Estado comprende, el territorio terrestre y el espacio aéreo, el dominio marítimo, que es el mar nacional y el mar territorial, además de los derechos especiales como Estado costero, sobre la zona contigua, la zona económica exclusiva y la plataforma continental además de los derechos que comparte con los demás Estados

²⁷ Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, aprobada el 30 de abril de 1982, y abierta a su firma en 10 de diciembre de 1982, Bahía de Montego (Jamaica).

miembros de la sociedad internacional, en alta mar y en "la zona" que antes en la Convención de 1982 se conocía como "fondos marinos y oceánicos"²⁸.

El mar nacional, es parte del territorio nacional donde el Estado tiene plena soberanía y comprende las aguas dentro de los límites terrestres y de las líneas base. Está compuesto de lagos, mares interiores, puertos, ciertas bahías y golfos, y los canales y los ríos que en parte no son internacionales.

3.2.1 Mar territorial

Se logra con la definición de uno de los mayores conocedores del Derecho del mar que es Gilbert Gidel que lo distinguía en tres fases:

“d’abord attribution, à la zone de mer territoriale, d’une largeur donnée, appréciée dans une unité de mesure déterminée. Elle implique ensuite la détermination de la ligne dite de base à partir de laquelle du côté de la terre, cette zone de largeur donnée sera mesurée dans la direction du large. Elle implique enfin la détermination, du côté de la haute mer, de la limite extérieure de cette zone de mer territoriale de largeur donnée”.

La determinación de la extensión del mar territorial se concedía al autor holandés Bynkershoek, la paternidad de la de las tres millas en tanto que el defensor de la teoría, el cual afirmaba que la anchura del mar territorial debe coincidir con el alcance del tiro de un cañón situado en la costa, en virtud del principio *Terrae potestas finitur ubi finitur armorum vis*, formulado por él mismo en 1703.²⁹

²⁸ Seara Vazquez, Modesto, *Derecho Internacional Público*, vigésima tercera edición, México, ed. Porrúa, 2009, pp 276-279.

²⁹ Bynkershoek, *De Dominio Maris Dissertatio*, 2ª edición, editado por Publications of the Carnegie Endowment for International Peace, Oxford University Press, N. Y., 1744, p. 364,

Esta teoría quedo establecida por varios años y trajo una serie de conflictos a los distintos países del mundo que buscaban proteger su soberanía, y mientras unos buscaban que su anchura fuera de 3 millas otros buscaban que fueran de 12 millas, sin embargo, la regla de tres millas no se convirtió nunca en una norma de derecho internacional obligatoria es decir *erga omnes*.³⁰

También se define como el espacio marítimo situado entre el mar nacional y el de alta mar. Forma parte del territorio del Estado donde ejerce su soberanía con algunas limitantes. El artículo 3 de la convención define al mar territorial como "todo Estado tiene derecho a establecer la anchura de su mar territorial, hasta un límite que no exceda de 12 millas marinas, medidas a partir de líneas base determinadas de conformidad con esta convención".

Gidel observo que esta regla nunca llegaría a ser universal y se pronuncio al respecto:

*“La règle de la fixation autonome par chaque Etat de la distance lui convenant le mieux, dans certaines, limites non rigoureusement précisées, mais qui ne semblent pas pouvoir dépasser 12 milles”*³¹

Las objeciones a la práctica de las 12 millas que es la adoptada por la casi totalidad de los Estado Ribereños, no es reconocida por los Estados Unidos de America ya que, ha ampliado su propia jurisdicción en materia de pesca a 20 millas a través de la *Fishery Conservation and Management Act de 1976* y decretada el 10 de marzo de 1983, con una zona económica exclusiva de 200 millas³².

³⁰ Cfr. Martínez Caro, S., *Mar territorial: naturaleza anchura y delimitación, en la actual revisión del derecho del mar. Una perspectiva española*, Madrid, IEP, 1975, p. 247.

³¹ Miller, H., *The hauge codification conference*, en AJIL 1930-4, pags. 674-694.

³² El 10 de marzo de 1983 el presidente Reagan anuncio tres decisiones relativas a la política de los Estados Unidos, concernientes a la libertad de navegación y sobrevuelo y la tercera relativa a una zona económica exclusiva de 200 millas. Veáse texto reproducido en American Journal of International Law, vol. 77. No. 3, julio 1983, pp. 619-623.

La convención de 1982, al igual que su antecesora, define al mar territorial como “una franja adyacente “a las costas del Estado ribereño, con la diferencia de que ahora se hace alusión al caso del Estado archipelágico. En su mar territorial, el Estado ribereño ejerce la soberanía bajo condición de permitir el paso de buques extranjeros, derecho de paso de inocente.

3.2.1.1 El derecho de paso inocente

Es una regla que se aplica a todos los buques extranjeros que tienen paso por el mar territorial. Por “paso” se entiende la navegación a través de las aguas territoriales:

- a) atravesándolas sin hacer escala ni entrar a las aguas interiores;
- b) para dirigirse de alta mar al mar nacional, o hacer escala en un puerto o rada;
- c) para ir de las aguas nacionales hacia el alta mar.

El paso debe ser “rápido e ininterrumpido” pero contra este requisito no van “la detención y el fondeo”, “en la medida en que constituyan incidentes normales de la navegación o sean impuesto al buque por fuerza mayor o dificultad grave o se realicen con el fin de prestar auxilio a personas, buques o aeronaves en peligro o en dificultad grave³³.

3.2.1.2 El Estado ribereño

El Estado ribereño en ejercicio de su soberanía tendrá el derecho de reglamentar la pesca en sus aguas territoriales, pudiendo otorgar este ejercicio solo a sus nacionales, o concederse a extranjeros por vía convencional. Otros de los beneficios que posee el Estado ribereño es garantizar la seguridad de la navegación y en materia aduanera y sanitaria, el derecho de vigilancia sobre las embarcaciones; así como la detención y confiscación de las embarcaciones.

³³ Cfr. Seara Vázquez, Modesto, *Op cit.*, p. 285.

Además, el derecho del Estado se extiende al espacio aéreo sobre el mar territorial, así como al lecho y su subsuelo del mismo, además de reglamentar el sobrevuelo por sus aguas territoriales (no aplica el derecho de paso de inocente).

El artículo 7 de la convención de 1982, establece y define los límites del mar territorial: " a) líneas de bajamar a lo largo de las costas, b) si hay arrecifes, será la línea de bajamar del lado del arrecife que da al mar; c) líneas de base recta, cuando " la costa tenga profundas aberturas y escotaduras o en los que hay una franja de islas a lo largo de la costa situada en su proximidad inmediata".

Mediante Decreto de 26 de diciembre de 1969, el gobierno de Gustavo Díaz Ordaz, amplió la extensión del mar territorial a 12 millas, para lo cual se reformaron los párrafos primero y segundo de la fracción segunda del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales hoy en día derogada³⁴.

México en las conferencias que se realizaron en Ginebra siempre se mantuvo a favor una extensión mayor del mar territorial ya que gozaba de los privilegios de la naturaleza para proteger su soberanía y sobre todo la pesca que se realizara sobre su territorio.

3.2.1.3 Derechos particulares del Estado Costero

Una aplicación particularmente significativa de la teoría de la zona contigua fue hecha por Estados Unidos de America a través de su legislación prohibicionista, de 1919 a 1935 y

³⁴ Conviene recordar en relación a la extensión del mar territorial, que paulatinamente se ha venido incrementando, así, de las tres millas marítimas originales estipuladas en la *Ley de Bienes Inmuebles de la Nación*, de 18 de diciembre de 1902, durante el gobierno del presidente Cárdenas, se incrementó a nueve (mediante reforma a la Ley General de Bienes Nacionales, de 31 de agosto de 1935), no solo en la región del Golfo, como lo establecía el Tratado de Guadalupe sino también en el Pacífico.

por la cual se prohibía la fabricación, consumo y transporte de bebidas alcohólicas en el interior de los Estados Unidos de America y de todo el territorio sometido a su jurisdicción. Es significativa la Convención de Ginebra Sobre el Mar Territorial y Zona Contigua (en vigor desde el 10 de septiembre de 1964), que habiendo fracasado en su objetivo de precisar el límite externo del mar territorial logró, sin embargo, codificar la institución de la zona contigua, atribuyendo una anchura máxima de 12 millas³⁵.

3.3 La zona contigua

Es la zona que esta enseguida del mar territorial, el Estado tiene competencia de manera un poco limitada, en violaciones a las leyes o reglamentos en materia de aduanas, fiscal, migratoria o sanitaria.

La zona contigua no podrá ser mayor de 24 millas contadas a partir de las líneas base de las aguas territoriales, México tiene 12 millas en su mar territorial y 12 en la zona contigua.

En la zona contigua del Estado ribereño tiene todo el derecho de establecer las medidas de fiscalización necesarias para prevenir y sancionar las infracciones cometidas a sus leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, de inmigración o sanitarios que se cometan en su territorio o en su mar territorial.

Hay que decir, que por Decreto de 1969 que creó la fracción II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales, y por el cual el mar territorial mexicano se extendió hasta una distancia de 12 millas marinas, la anchura de nuestra zona contigua coincidió con la extensión de nuestro mar territorial.³⁶

³⁵ Ver Giuliano, Scovazzi, Treves, *Diritto Internazionale*, seconda edizione, Milán, vol. II, Giuffrè, 1983, pp. 177-179.

³⁶ Véase Diario Oficial del 26 de diciembre de 1969.

La plataforma continental es "el lecho y el subsuelo de las áreas submarinas que se extienden mas allá de su mar territorial y a todo lo largo de la prolongación natural de su territorio hasta el borde exterior del margen continental, o bien hasta una distancia de 200 millas marinas contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial, en los casos en que el borde exterior del margen continental no llegue a esa distancia".

3.4 La zona económica exclusiva

En la Declaración de Santo Domingo del 9 de junio de 1972, adoptada por la Conferencia de los países del Caribe,³⁷ donde se puede encontrar el antecedente de la zona económica exclusiva.

El origen de la gestación de lo que se conoce como el proceso de las nuevas reivindicaciones en favor del Estado es con relación a la zona de jurisdicción y control de los recursos marítimos, se sitúa a partir de lo que se conoce como la Proclama Truman, relativa a lo conservación para proteger los recursos de la pesca, y la referente a la plataforma continental.³⁸

Definición de la Convención de 1982 en su artículo 56: "área situada más allá del mar territorial y adyacente a éste" derechos que tiene el Estado costero.

Tiene derechos de soberanía; jurisdicción respecto de las islas artificiales, instalaciones y estructuras, la investigación científica marina, la protección y preservación del medio marino.

³⁷ En la Conferencia de Santo Domingo participaron los trece Estados que bordean el Mar Caribe, es decir Barbados, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, Guatemala, Haití, Honduras, Jamaica, México, Nicaragua, Panamá, Trinidad y Tobago, Venezuela, y además el Salvador y la Guyana.

³⁸ "Presidential Proclamation No. 2667, 28 sept, 1945" "Executive Order No. 9633, 28 sept. 1945", textos reproducidos en Franceso Durante, *La Piattaforma Litorale nel Diritto Internationaze*, Guiffre, Milán, 1955, pp. 306-307. Ver en general, Alonso Gómez- Robledo V., *La Zone Economique Proposée*, Institut de Hautes Études, Ginebra, 1977.

La zona económica exclusiva no puede ser considerada como una parte integrante del territorio del Estado Costero, éste ejerce una jurisdicción y control para determinados fines específicos, sobre todo en lo que concierne a la pesca, la preservación del medio marino, para evitar los peligros de contaminación, y la investigación científica³⁹.

La zona económica exclusiva constituye una zona de soberanía económica que es parte de lo que se puede llamar zona de jurisdicción nacional, comprendiendo las aguas interiores y la del mar territorial.

En el derecho mexicano en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 27 da la definición de las aguas internacionales y es acorde a lo que señala el derecho internacional público, se debe recordar que la posición de México en las Conferencias del Derecho del Mar, siempre se mantuvo en la posición de una mayor extensión de sus aguas nacionales, quedando como hoy se establece en la carta magna, y teniendo una buena participación ante las grandes potencias que pedían una menor limitación de las aguas nacionales.

Artículo 27 “Son propiedad de la nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el derecho internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanentemente o intermitentemente con el mar...”

³⁹ Veráse la intervención de Jorge Castañeda ante la Comisión Preparatoria de la Conferencia de Naciones Unidas sobre Derecho del Mar, en ocasión de la presentación del proyecto conjunto sobre el mar territorial (Colombia, México, Venezuela, Nueva York) 3 de abril de 1973. Documentos oficiales: Vigésimo Octavo Período de Sesiones, Asamblea General, suplemento No. 21 (A/9021).

3.5 Derecho pesquero

Otra de las ramas que tiene más relación con el derecho del mar y que se podría afirmar que es un subíndice del derecho del mar sería el derecho pesquero, comúnmente no conocido y como es característica de esta materia descuidada por el legislador mexicano y por la mayoría de los estudiosos del derecho.

Derecho pesquero; para Roberto Torres Córdoba, el derecho pesquero es el conjunto de normas pertenecientes al derecho público que tiene por objeto regular la actividad humana referida a la captura o sustracción de las especies o elementos biológicos que hacen vida normal en el agua. Continuando con la explicación del autor el derecho pesquero es autónomo, en tanto que tiene un objeto de estudio propio que se refiere a la explotación o sustracción de los seres y elementos biológicos que hacen de la vida normal en el agua. En tanto que su objeto de estudio tiene una naturaleza específica, única, y *sui generis*, “la pesca”, reconocida en el derecho, en virtud de la valoración práctica tacita que el legislador le da al crear normas reguladoras de esta actividad.

Por último, el derecho pesquero es autónomo en tanto que, el carácter científico de los conocimientos que aplican al llevar a cabo la ocupación pesquera no son, en relación con otras tareas, los mismos, por su complejidad y, por otro lado, en virtud de que los principios normativos y jurídicos no se regula la actividad pesquera como el derecho pesquero, al tiempo de que guardan estrecha relación con otras ramas del derecho y del conocimiento humano⁴⁰.

Para José Luis López Chavarría, “el derecho pesquero puede ser definido como el conjunto de normas de derecho público que determinan la forma racional de explotación

⁴⁰ Cfr. Torres Córdoba, Roberto, “*El derecho pesquero como una rama autónoma del derecho*”, en Derecho pesquero mexicano, UNAM, Academia Internacional de Derecho Pesquero, México, 1983, p. 15,16,22 y 23.

de los recursos hidrobiológicos; los requisitos que se deben cubrir para poder aprovechar dichos recursos, y las facultades que poseen las autoridades en esta materia”⁴¹.

El derecho pesquero podría representar para México una gran fuente de producción de empleos y además de dar recursos alimenticios a su población, por otro lado generaría divisas, si grandes países como Inglaterra, Alemania, Francia, Islandia, España, Holanda, Japón, Estados Unidos de América, han logrado aumentar e incentivar la pesca en sus mares, dando incentivos y créditos para la producción de empresas pesqueras, así como una debida regulación que ampare y proteja a sus ciudadanos como únicos extractores de recursos pesqueros, y sobre todo, que contribuyan al crecimiento del PIB, sería bueno que el gobierno mexicano se preocupara por incentivar sus flotas mercantes, para que México se pudiera desarrollar en todos los ambitos concernientes al Derecho Marítimo, atrayendo empresarios mexicanos a este sector para que matriculen y abanderen todo tipo de embarcaciones y artefactos navales mexicanos, ampliando su campo de acción en el derecho portuario y en el comercio marítimo, temas que desarrollare en el siguiente capítulo.

⁴¹ López Chavarría, José Luis, *Derecho Pesquero*, México, ed., Mc Graw Hill, 1997, p. 1.

CAPÍTULO II

EL BUQUE, NAVÍO, BARCO O EMBARCACIÓN

1. USO DEL BUQUE

El buque es el medio por el cual se realiza la navegación marítima, y es el resultado que hace que sea el principal objeto de estudio del Derecho Marítimo.

Sobre el buque se han escrito varias obras de distintos autores de todas las nacionalidades y se ha hecho una investigación exhaustiva, todo depende como se le quiera relacionar, jurídicamente, doctrinalmente, económicamente, o desde el punto de vista de la ingeniería.

El buque es una universalidad y tiene muchos accesorios, que puede ser que implique una complejidad, así como el léxico que se emplea por aquellos que se van a la aventura marítima, esto nos lleva a considerar que el buque constituye una universalidad de hecho, pero lo integran cosas diversas reunidas para un fin y destinos únicos, en este caso la navegación⁴².

Muchos de los que nos adentros al análisis de esta rama del derecho, podemos decir que definir al buque es demasiado simple, otros pueden decir que su definición es sumamente compleja, creemos que no se puede encontrar una línea marcada de diferencia entre el buque y la navegación marítima, además de la complejidad que implica dar una sola definición aceptada a nivel internacional ya que se tiene que tomar en cuenta la armonización del léxico jurídico, destinado a detallar cada una de las funciones del buque, del proceso navesatorio, de las leyes a la que está sujeta y demás situaciones que se

⁴² Cfr. Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, p. 822.

presenten en el mundo marítimo, por ello creemos prudente que debería de existir un Derecho Marítimo Internacional, que dé y regule todo en esta materia.

1.1 Concepto de buque a través de la historia

El concepto de “buque” fue definido desde la antigüedad, desde la época del gran jurista romano Ulpiano:

*“Navem accipere debemus, sive marinam, sive fluviatilem, sive in aliquo stagno naviget”*⁴³

La palabra “buque” tiene un origen celta, según nos dice González Lebrero, ya que viene de la palabra “*buc*”, cuyo significado es magnitud, tamaño.⁴⁴

Por otro lado, la Enciclopedia General del Mar, dice que la palabra buque es de origen germano, pues viene de la palabra “*buk*”, vientre.⁴⁵

Uno de los cuerpos legales que le dieron uniformidad y relevancia a la palabra buque, fue el Código de Comercio Napoleónico, en donde se dispone que el termino *navire* se reservaba para las embarcaciones de cierta importancia para después aclarar las disposiciones del Título I “*Des navires et autres bâtiments de mer*”, del Libro II, “*Du commerce maritime*”, solo se aplica a las naves de mar empleadas para el comercio marítimo. Los términos de *navire*, nave, es el que se emplea en Francia e Italia.

Uno de los grandes problemas es la confusión que guardan los distintos tipos normativos de la materia, el sistema jurídico mexicano llega a clasificar al buque como un bien mueble o inmueble, que a continuación pasaremos a su estudio.

⁴³ Danjon, Daniel. *Tratado de Derecho Marítimo*, Madrid, Editorial Reus, S. A., 1931. Traducción del francés de Luis de Aguirre Fanaique. Tomo I, p. 32.

⁴⁴ González Lebrero, Rodolfo A., *Manual de derecho de la navegación*, Argentina, p. 109.

⁴⁵ *Enciclopedia General del Mar*, “Buque”, Segunda Edición, Barcelona, ediciones Garriga, S. A., 1968, Vol. II, pp. 253-254.

La confusión consiste en tomar al buque como un bien mueble, por disposiciones que aparecen en la norma jurídica, hablo del caso mexicano, creo que por el solo hecho que se puede mover, la lógica nos guía a clasificarlo como un bien mueble, aunque, se le apliquen figuras jurídicas como la hipoteca, figura que es destinada para los bienes inmuebles pero que se le aplica al buque.

Para observar la analogía de nuestros legisladores mexicanos del fuero federal y común, la falta de toda técnica jurídica observo que el buque está regulado en el Código Civil Federal en el artículo 756:

“Las embarcaciones de todo género son bienes muebles” y,

El Código Civil para el Distrito Federal nos dice en su artículo 756, estando dentro del Capítulo II de los Bienes Muebles a la letra ordena:

“Las embarcaciones de todo tipo son bienes muebles”⁴⁶

Otra ley hace lo referente como es la Ley de Navegación y Comercios Marítimos en su artículo 78.

“La embarcación y los artefactos navales son bienes muebles sujetos a lo establecido en esta ley y en las demás disposiciones sobre bienes muebles contenidas en el Código Civil Federal”.

Otro error inapropiado es considerar al buque en alta mar como parte del territorio del Estado donde están matriculados, se sabe que varias legislaciones equiparan a los

⁴⁶ Código Civil para el Distrito Federal, publicado en el Diario Oficial de la Federación el 26 de mayo de 1928.

buques como parte del territorio, lo cual hace caer en el error ya que se considera al buque como un bien mueble y el territorio no es un bien mueble.

1.2 Definición del buque

Pasando por la Ley francesa de 3 de enero de 1967, da un estatus de navíos y otros buques de mar, pero no da una definición del buque, así encontramos una definición, en el derecho interno, en la Ley de 1 de abril de 1942, relativa a los títulos de navegación marítima, en su artículo 1º, dispone que es considerado como navío todo artefacto que practique la navegación marítima de comercio, de pesca o de recreo, trabajo que se aproxima a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana del 1 de junio de 2006 en su artículo 2 fracción IV definiendo a la embarcación de la siguiente manera.

Artículo 2 para efectos de esta ley se entenderá por;

...

Fracción IV. Embarcación; toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo las vías navegables.

Por otro lado el Código de Transportes Francés, cuya obra da la definición siguiente de buque:

“Es un buque para la aplicación de las disposiciones del presente código, todo artefacto flotante construido y equipado para la navegación marítima”

En el título segundo del capítulo I del Abanderamiento y Matricula de Embarcaciones en el artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, encontraremos una clasificación de los tipos de buques que maneja el ordenamiento legal, que a mi parecer

deja mucho que desear ya que es una clasificación muy pobre al considerar que solo nuestros legisladores pueden dividir las embarcaciones en mayores o menores, cuando hay una gran variedad de buques, de artefactos navales, de plataformas, etc.

Clasificación de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; Por sus dimensiones, en:

a).- Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: Todo aquel de quinientas unidades de arqueado bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar, y

b).- Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: Todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado.

Desde el punto de vista de Crisafulli Buscemi define al buque de manera muy amplia, pero enfocándolo a la principal característica del buque que entonces señalo que el transporte puede ser de las siguientes formas "Transporte en sentido jurídico, entendiendo por tal modalidad que genera una obligación *ex recepta*, es decir, el transporte como contrato o negocio jurídico; b) transporte en sentido económico como, por ejemplo, el traslado de mercaderías o productos propiedad de la misma empresa transportadora, en cuyo caso desaparece el opus o resultado que se caracteriza la modalidad mencionada en el inciso a); c) transporte en sentido técnico, entendiendo por tal la simple traslación del buque por el espacio acuático, su mero desplazamiento con jefatura y la finalidad que persiga y concluye diciendo que será buque toda construcción flotante apta para realizar un transporte en sentido técnico, con absoluta independencia de su tonelaje, nacionalidad, condiciones de propulsión, etcétera".⁴⁷

⁴⁷ Crisafulli Buscemi, S., Voz Nave, en "Nuovo Digesto Italiano" Turín, 1939, t. VIII, p.877.

Para el autor Sampaio de Lacerda ocupando la legislación brasileña lo señala como "Toda construcción náutica destinada a la navegación de altura, de grande o pequeño cabotaje, apta para el transporte marítimo o fluvial"⁴⁸

Para el autor mexicano Raúl Cervantes Ahumada "Todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo".⁴⁹

Para George Ripert: el buque será "La embarcación que realiza una navegación marítima; esto es, una navegación en aguas donde puede encontrar los peligros particulares del mar".⁵⁰

Así el artículo 136 del Código Italiano de la Navegación de 1942 vigente da una definición muy amplia:

*"Per nave s'intende qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca, di diporto, o ad'altro scopo"*⁵¹

Para la Convención de Bruselas de 1979 el buque es: "*Ship means any vessel uses for the carriage of goods by sea*".⁵²

Por otro lado la Directiva de 2002/6/CE del Parlamento y del Consejo Europeo que les conciernen las formalidades declarativas aplicables a la entrada y/o salida de puertos de

⁴⁸ Sampaio de Lacerda, C., *Curso de Direito Privado de la Navegação*, en "Direito Marítimo" Rio de Janeiro, 1969, p. 48.

⁴⁹ Cervantes Ahumada, Raul, *op. cit.*, nota 42, pp. 213-214.

⁵⁰ Ripert, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, traducción de Pedro San Martín, Buenos Aires, tipografía editora Argentina, 1954, p. 34.

⁵¹ Azcarraga, José Luis de, *Legislación Internacional Marítima*. Madrid, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Ministerio de Marina, 1955. Colección de Estudios de Derecho Internacional Marítimo, serie A. Núm. 2, p. 305.

⁵² Reglas de la Haya artículo 10.

los Estados miembros de la comunidad, y define al buque de la siguiente manera, "un buque de mar y todo tipo que opere en el mar" (artículo 3, b).

La Convención Internacional para la Prevención de Contaminación por Buques, del 2 de noviembre de 1973.

Define al buque en el artículo 2 "*ships means a vessel of any type whatsoever operating in the marine environment and includes hydrofoil boats, air cushion vehicles, submersibles, floating crafts and fixed or floating platforms*".

La Convención de Londres de 28 de abril de 1989, sobre la asistencia, precisa en su artículo 1/b: "El buque significa todo navío del mar, buque, artefacto o estructura capaz de navegar"

Los criterios de definiciones como observamos cambian en los diferentes cuerpos legislativos, las características técnicas, la existencia de un equipamiento, la realización del tipo de transporte son algo que cada legislación va ir acomodando de acuerdo a su técnica y léxico jurídico. Algunos de los autores dan definiciones del buque que es parte esencial del estudio del Derecho Marítimo y es el medio por el cual se puede realizar la navegación marítima.

El buque es un artefacto flotante que la mayoría de la doctrina mantiene y es criterio constante en todas las definiciones, la flotabilidad es el elemento que califica a un buque, pero este criterio no puede bastar para considerarlo como tal ya que hay artefactos no flotantes que son legalmente buques, como son los aerodeslizadores y los hidrodslizadores, definición que no se encuentra en la doctrina ni en la legislación marítima mexicana.

En el artículo R 212-1 en la segunda línea del Código de Puertos Marítimos Franceses, la ley da la clasificación de cuales son considerados como buques, ya que si bien no están sobre el mar se deslizan sobre su superficie, además que le son aplicables las disposiciones del buque, en México solo nos quedamos con la clasificación que hace la Ley de Navegación y Comercio Marítimos con respecto a las embarcaciones y artefactos navales.

El autor Rafael Mantilla Alegre dice que "Los buques son únicamente las construcciones destinadas al transporte marítimo de mercancías o pasajeros, a la captura y extracción con fines comerciales de pescados o de otros recursos vivos o las de apoyo o suministro de plataformas petrolíferas, las embarcaciones, las construcciones destinadas a los servicios de puerto, las destinadas a actividades deportivas o de recreo, aunque de hecho se exploten con fines lucrativos, y las auxiliares de pesca o de explotaciones de acuicultura, y los artefactos navales, desde luego, las plataformas de extracción petrolífera y diques flotantes y, en general, no todas las construcciones pueden navegar".⁵³

La embarcación comprende tanto el casco como la maquinaria, sus equipos y accesorios fijos o móviles destinados de manera personalmente a la navegación y al ornato, lo que constituye una universalidad de hecho.

Los elementos de individualización de una embarcación son: nombre matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto. La embarcación conservará su identidad aun cuando se haya cambiado alguno de los elementos de

⁵³ Mantilla Alegre, Rafael, *El naviero y sus auxiliares. El buque*, Barcelona, editorial José María Bosch, 1995, p.124.

individualización aquí referidos, cada uno de estos puntos los seguiremos analizando para poder identificar un buque en el mar.

Coincido en que se puede definir al buque de manera sencilla sin entrar en mayores complicaciones como "cualquier embarcación destinada a la navegación en aguas de cabotaje, de altura y fluvial para el transporte de mercancías y de personas".

Muchas ocasiones ocupamos el nombre de buque, navío, nave, artefacto naval sin saber, cual es la palabra correcta para describir a un navío que tiene la característica de flotar, ya que si bien la legislación usa los términos de manera indistinta, no por ello, tiene que considerarse que operan de manera correcta, es por eso que acudimos a la obra de Guillermo Solis Guillen en donde nos explica lo siguiente:

Nave;

a) "Del latín Navis: Barco, Embarcación de cubierta y con velas, en lo cual se distinguía de las barcas y de las galeras, en que no tenían remos.

b) "Denominación general de toda construcción flotante. Nao: nave antigua de gran porte, navegaba sólo a la vela.

c) Sinónimo de bajel.

d) Nombre genérico de las embarcaciones.

Barco;

a) Sustantivo masculino de barca "Vaso de madera, hierro y otra materia que flota y que, impulsado o dirigido por un artificio adecuado, puede transportar por el agua personas o cosas"

b) "Nombre vulgar de buque".

- c) “Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación”.

Buque;

a) “(Proviene de la voz germánica *Buk*, que significa vientre). Cabida. Barco con cubierta y que por su tamaño y solidez y fuerza es adecuado para navegaciones o empresas marítimas de importancia.

b) Es la construcción flotante más perfecta.

c) La nave, así se usa en efecto, llamando buque a toda clase de embarcación, más bien que con cualquiera de las restantes denominaciones. El casco de la embarcación considerado por sí solo. Cabida: en esta acepción se dice también y en lo antiguo “buco”.

Embarcación;

a) Derivado de embarcar.

b) Es cualquier buque; ordinariamente si es pequeño.

c) Una de las denominaciones generales con que se designa toda nave.

d) Cualquier especie de buque en que puede navegarse. Embarcaciones menores: botes, lanchas, etc., del servicio de a bordo”.

Navío;

a) Del latín *Navigium*: Bajel de guerra de tres palos y velas cuadradas, con dos cubiertas o tres cubiertas o puentes u otras tantas baterías de cañones.

b) En lo antiguo se llamaba así a cualquier nave y recientemente a un buque o bajel de guerra, de dos o más baterías.

c) Nombre propio o peculiar que ha pertenecido a las embarcaciones grandes o que llegan a pasar de cierto porte, y más particularmente a las de guerra que tienen lo

menos dos puentes o dos baterías corridas, por cada banda, llamándose en este caso navíos sencillos o de dos andanas.

- d) Antiguo Bajel de guerra de tres palos y velas cuabras con más de dos baterías o andanas de cañones por banda.

Bajel;

- a) Del Latín *vascellum*, derivado de vas (vaso): buque.
- b) Equivalente a buque, especialmente de guerra, es término poco usado.
- c) Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación y por consiguiente equivale esta voz a la de barco, buque, nao, nave, navío, bastimento y vaso.
- d) Una de las denominaciones generales con que se designa toda embarcación, esta palabra ya está en desuso y se usa el de buque de guerra.

El autor hace un estudio preciso, lástima que este libro no se haya seguido actualizando y pudiera continuar con la ilustración que se da.

Las definiciones anteriores son muestra de su cualidad en el mundo jurídico internacional, cada uno los cataloga de manera genérica o específica, para comprender y detallar mejor que tipo de buques nos podemos encontrar en el mar, citaremos la gran explicación que hace el jurista mexicano José Eusebio Salgado y Salgado, que clasifica a los buques de acuerdo a su objeto:

Y los primeros los divide por su tráfico, en:

- a) Buques de tráfico regular o con ruta fija. También llamados buques de línea.

- b) Buques de tráfico eventual o sin ruta fija, es decir, los buques *tramp*, aquí el autor los define como buques voladeros que son aquellos que se dedican a cumplir los contratos de fletamento a tiempo o por viaje, yo considero que su mejor traducción es la de buque trampa, son los buques que se dedican a estar en alta mar y cumplir con el transporte de carga de los buques que se encuentran en problemas y no pueden cumplir con la entrega de la carga.

Segunda clasificación, los mercantes, por el tipo de carga que llevan, se pueden clasificar en:

- a) Carga;
- b) Pasaje; y
- c) Mixtos; es decir, que pueden llevar al mismo tiempo carga y pasaje.

Otra clasificación que nos da este autor, es según el tipo de construcción:

- a) Carboneros.
- b) Petroleros.
- c) Gaseros.
- d) Fruteros.
- e) Frigoríficos.
- f) Cisternas.
- g) Transbordadores.
- h) Portacontenedores.
- i) *Roll-on roll-off*, buques rampa porta-vehículos; es decir, los que tienden una rampa para los autotransportes u otros vehículos se introduzcan en su interior, al mismo tiempo que carga las cajas de los trailers o los contenedores en otros espacios aptos para ellos.

- j) Buques porta-barcazas, que se conocen, así mismos, con el nombre en inglés de *lash*, que son los que cargan a bordo las barcazas con sus grúas, los *bacat*, basados en el catamarán Hawaiano, en los que se llena el espacio entre los dos cascos con las barcazas, que una vez colocadas, quedan abajo y forman el fondo del buque, y los *sea bee*, los buques que hunden su popa para que las barcazas, por su propio impulso o por el de un remolcador, se introduzcan en él, a fin de que, una vez concluida esta operación y con todas las barcazas a bordo, con bombas de desagüe vacíe sus espacios y cierre su popa para zarpar. También utiliza sus grúas para cargar las barcazas.
- k) Buques OBO, es decir *ore-bulk-oil*, es decir, los graneleros, que pueden llevar minerales, granos o petróleo al mismo tiempo y en grandes cantidades, ya que su porte es generalmente de 90, 000 a 120, 000 toneladas de registro bruto.
- l) Buques OSO, es decir, *ore-slurry-oil*, es decir, los graneleros que pueden llevar minerales, productos químicos en suspensión y petróleo al mismo tiempo, también en grandes cantidades, por ser su porte igual que el tipo anterior.
- m) Buques pesqueros, que se clasifican a su vez por el tipo de pesca y caza que realizan:
- 1) Camaroneros.
 - 2) Atuneros.
 - 3) Sardineros.
 - 4) Bacaladeros.
 - 5) Balleneros.
 - 6) Arrastrero o de arrastre, conocido también como troler.
 - 7) Fabrica, es decir, aquellos en que se procesan los productos obtenidos del mar, que son los más importantes en esta clasificación.

n) Buques de fines especiales, que son de varias clases y entre los que se destacan los siguientes:

- 1) Rompehielos.
- 2) Hospitales.
- 3) Fábricas.
- 4) Diques flotantes.
- 5) Remolcadores.
- 6) Buques-faro.
- 7) Cableros.
- 8) Dragas.
- 9) Oceanográficos.
- 10) Estaciones meteorológicas.
- 11) Asistencia y salvamento.
- 12) Buques-isla.
- 13) Gánguiles.
- 14) Buques grúa.
- 15) Aliscafos.
- 16) Aerodeslizadores.
- 17) Plataformas de exploración y explotación.
- 18) Buques de posicionamiento dinámico.
- 19) Artefactos flotantes.
- 20) Barcazas.
- 21) Abastecedores.

o) Los yates o buques de recreo o deporte, los más usuales son los siguientes:

1. Goletas.
2. Yol.

3. Cúter.
4. Balandro.
5. Finalmente están los multipropósito, es decir, los buques que por su construcción pueden ser fácilmente convertibles para recibir las cargas que contrate el armador, este tipo de buques es conocido como *freedom*.

Otras clasificaciones que se pueden hacer sobre los buques serían las siguientes:

1. Por el tráfico que realizan:
 - a) Tráfico de altura, el que se realiza en los océanos.
 - b) Tráfico de cabotaje, el que se realiza a lo largo de un litoral, sea nacional, si sólo visita puertos de un país, o internacional, si toca puertos de varios países de un mismo litoral.
 - c) Tráfico costanero, la embarcación no se aleja de más de 20 millas marinas de la costa.
 - d) En México existe, lo que se ha llamado el “gran cabotaje”, establecido por Petróleos Mexicanos (Pemex), son los buques que visitan puertos de los litorales del Pacífico y del Atlántico a través del Canal de Panamá.
2. Por el medio de propulsión que usan:
 - a) Propulsión mecánica.
 - b) De vela.
 - c) Mixtos, es decir de vela y mecánicos.
 - d) De energía atómica.
3. De acuerdo con el tipo de navegación, serían comerciales o no comerciales.
4. Con base en el tonelaje o tamaño; es decir, si son de más de 1,000 toneladas o de menos, serían mayores o menores.

Otra clasificación es con o sin privilegios, tienen privilegio los buques al servicio del Estado, los que tienen fines científicos y los que cumplen misiones humanitarias o de salvamento. Gozan del privilegio de no ser embargados o detenidos mediante resolución judicial. Sin embargo, los interesados pueden demandar ante los tribunales del Estado propietario del buque o bien del que los utiliza, por acciones derivadas de abordajes u otros accidentes, asistencia o salvamento, averías gruesas, reparación, suministros u otros relativos al buque.⁵⁴

Finalmente, están los que tienen destino público o que pertenecen al Estado y aquellos de destino privado.

1. 3 Conflictos para delimitar el concepto de buque

1.3.1 Aerodeslizador

La jurisprudencia de la Comunidad Europea considero que un aerodeslizador marino se desplaza tomando apoyo sobre un cojín de aire sin verdaderamente tocar la superficie del agua y por lo tanto sin flotar, aun así es considerado como buque.⁵⁵

Sin embargo, otras legislaciones no consideran al aerodeslizador con la calidad de buque, como es la Convención de Londres de 19 de noviembre de 1976, sobre la limitación de la responsabilidad en materia de creaciones marítimas lo cual dispone que la "presente convención no se aplica para los aerodeslizadores" Rodière y Du Pontavice consideran

⁵⁴ Se encuentra en el Convenio para la Unificación de ciertas reglas concernientes a las inmunidades de los buques del Estado, Bruselas 10 de abril de 1926.

⁵⁵ Conseil de estado, 19 de diciembre de 1979, arret Hoverlloyd, DMF, 1980, p. 231, intro pág. 15.

que el estado no importa ya que "El artefacto será híbrido y evoca a la terminología del avión".⁵⁶

El profesor Remond-Gouilloud dice: que los llamados artefactos aerodeslizadores no deben ser considerados como buques⁵⁷, Sin embargo esa ya es una discusión vieja en el continente europeo; la Corte de Casación francesa ya se pronunció al respecto con "la noción de porque el buque puede contemplar a todos los navíos de mar, que posean una determinada dimensión".⁵⁸

La Corte de Casación reitero sobre el punto y dijo que no es posible que se le asigne una calificación a un barco por su tamaño o por su equipamiento, sin embargo otras legislaciones comparten dichos criterios.

La regla 3 del Reglamento Internacional para Prevenir los Abordajes en el Mar, (COLREG) incluye ciertos criterios similares a los de la Corte de Casación y dice "El termino buque, artefacto o todo que parezca a dicha naturaleza, será y comprende los artefactos sin contacto con el agua y los hidroaviones, utilizados o susceptibles de ser utilizados como medio de transporte sobre el agua" de la misma forma el Reglamento General de Policía de Transportes Marítimos de Comercio y de Pesca francés, dispone y establece lo que se entiende por buque, "Todo medio de transporte flotante, que se emplee normalmente para la navegación marítima queda sometido de esta forma a las reglas de navegación" (al igual el artículo R351-1 del Código de Puertos Marítimos, en su anexo). Una parte de la doctrina considera que el criterio de la afectación del transporte es determinante y como comenta Alain Le Bayon "El buque es una variedad de navíos en

⁵⁶ *Le Droit penal et la mer*, collectif, annie cudennec, pu Rennes, 2006, pp.101-107, intro pág. 41.

⁵⁷ M. Rèmond-Gouilloud, *Droit maritime*, pedone, Paris, 1993, p. 51.

⁵⁸ cass. Com. 20 fevrier 1844, S. 1844, 97.

el mar característica que le hace y que puede efectuar el transporte de personas y de cosas"

Los artefactos flotantes, artefactos de playa, embarcaciones de navegación interior, *scooters* de mar, plataformas movibles no son buques si se ve desde el punto lingüístico pero el Derecho Marítimo los puede tratar como tal, todo depende del estudio y grado de evolución de las legislaciones.

1.3.2 Vehículos operados a control remoto (ROV) y vehículos submarinos autónomos (AUV)

Con el avance de la tecnología y las leyes que no se ajustan a las nuevas creaciones, no se puede saber cómo clasificar a las futuras máquinas creadas por el hombre como es el caso de los vehículos operados a control remoto (ROV) y de los vehículos submarinos autónomos (AUV).

Sabemos que son artefactos operados por medios electrónicos, todos los días, el primero (ROV) es operado dicho "buque" sobre el mar por un cable que se convierte en un accesorio para el buque. Sin embargo, el AUV es autónomo y se aplica la responsabilidad del propietario del buque sobre su importe en caso de que este cause daños, de esta manera el avance de las técnicas científicas, militares o comerciales no han podido alcanzar una clasificación sobre el derecho ya que todo va de acuerdo a su aplicación y al daño que causen, la pregunta es la siguiente ¿cuáles serían las normas aplicables, si no es el Derecho Marítimo?

2. BOTADURA Y DESGUACE DE UN BARCO

Cuando se sabe si adquiere un estatus la botadura o desguace de un barco, y cuando puede perderse la calidad de buque, ese es el problema al que nos enfrentamos.

2.1 Botadura de un barco en el derecho mexicano

En el derecho mexicano la matriculación de una embarcación o artefacto naval se debe hacer en alguna capitanía de puerto de la República Mexicana a solicitud del naviero o del propietario, esto debe ir acompañado con las reglas de seguridad internacional y con la dimisión de bandera del país donde se construyó o compro.

Su inscripción se realiza en el Registro Público Marítimo Nacional donde se le expedirá un certificado de matrícula que debe estar el original a bordo de la embarcación en todo momento, otorgándole una de las clasificaciones del artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

2.2 Desguace de un barco en el derecho mexicano

El desguace de un buque puede ser voluntario o involuntario:

- a. Es voluntaria cuando el propietario del buque decide la venta a la chatarra o bien transformarla en una estructura flotante en un hotel o en un club;
- b. El desguace de un buque es involuntario cuando sufre un abordaje o sufre un naufragio, un incendio o cualquier accidente que lo convierta en restos naufragios.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México regula de manera somera la figura del desguace⁵⁹ tema que trataremos en lo futuro.

⁵⁹ De acuerdo a la definición que da la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana, publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1 de junio de 2006, en su artículo 2, fracción XII, se entiende por desguace: el

Para el desguace de un buque primero se debe hacer la cancelación de la matrícula por parte del propietario de la embarcación ya que la Secretaria de Comunicaciones y Transportes deberá otorgar un plazo y un lugar que será dentro de la capitania de puertos para que se realice dicha actividad, el propietario debe otorgar una garantía por los daños y perjuicios que pueda causar a las vías generales de comunicación, al mismo puerto, los residuos que este deje de los restos marítimos.

De tal forma que como cita el autor José David Enríquez Rosas en su libro el buque a través de Antonio Lefebvre "la pérdida de la nave es cuando esta viene a situarse en condiciones tales que la pérdida de la idoneidad para su navegación sea absoluta" por otro lado el *Códice della Navigazione* italiano considera que si han transcurrido cuatro meses del día de la última noticia o de ochos meses en otros casos, la nave se presume pérdida en el día posterior a aquel en que se remonta la noticia.

La destrucción es un hecho manifiesto que se asimila a la pérdida total del buque, pero no de forma presunta, sino definitiva y demostrada.

2.3 Botadura de un buque en el derecho francés

Podemos decir que la *francisation* es el reconocimiento y nacimiento de un buque ante el Estado francés; desde un punto de vista material, es el momento cuando el barco se reviste de su carácter esencial y con la aptitud de afrontar el mar. Muchos pensarían que un buque ya es un buque desde su botadura pero tal calidad se da realmente cuando se tiene la *francisation* y su abanderamiento en el sistema francés, a comparación del sistema mexicano ésta se da cuando está matriculado y abanderado.

desmantelamiento de una embarcación y la separación de sus elementos estructurales, casco y cubiertas, así como la destrucción total, deliberada y metódica de la embarcación.

Independiente de que algunas teorías manejen que la botadura de un buque se da desde el momento en que se encuentra en los planos, ya sea cuando se tiene la quilla, se de la botadura o se hace la prueba de velocidad. Es necesario señalar que, un navío por el solo hecho de ser navegable no puede ser considerado como buque por las cuestiones que ya planteamos anteriormente y porque no esté inscrito. Entonces, un buque es considerado como tal cuando cumple con los requisitos jurídicos de cada legislación.

3. NOMBRE, MATRICULA, TONELAJE Y PUERTO

Las legislaciones que tienden a individualizar al buque ya sea en un orden interno y para todos los efectos marítimos, se puede individualizar por su nombre, numero, puerto de la matrícula y tonelaje de arqueado; la mayoría de las legislaciones de todo el mundo utilizan este medio de individualización.

3.1 El nombre del buque

Es interesante conocer que el ordenamiento legal repetido constantemente durante este trabajo, es decir, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, especifica las características de los elementos de individualización que debe tener una embarcación, a saber: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueado bruto. Estos elementos son los que aparecen en los certificados de matrícula, cualquier trámite que se deba hacerse ante las autoridades es necesario exhibirlos, por eso es necesario que dicho buque este registrado en el Registro Público Marítimo Nacional⁶⁰.

⁶⁰ El RPMN mexicano es parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, ubicado en avenida Xola, esquina con eje central, S/N, colonia Narvarte, Delegación. Benito Juárez, México Distrito Federal, es incongruente que todas

El nombre es un elemento de individualización⁶¹, que el armador escoge al azar, o lo relaciona con alguna costumbre de su país de origen, queda a la imaginación del dueño del buque; es así como se conocerá en todo el mundo.

3.1.1 El nombre en el derecho mexicano

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 78 y en el Reglamento de la Ley de Navegación en el artículo 9 que hace referencia a los documentos necesarios para que se dé la matriculación, consideramos de gran relevancia que el cuerpo normativo en el artículo 23 del Reglamento señala que una vez expedido el certificado de matrícula el propietario de la embarcación o artefacto naval contara con cinco días hábiles para pintarle, en forma clara y visible, el nombre⁶², el puerto y el número de matrícula en las amuras y en la popa, en color que contraste con la embarcación o artefacto naval⁶³, y dentro de los diez días posteriores, remitirá a la autoridad marítima dos fotografías, una de frente y otra de costado, que tenga como fondo el agua.

El reglamento continúa con más especificaciones y de acuerdo a la división que hace la ley con respecto de las embarcaciones menores y mayores, estas últimas requerirán de una escala que indique el calado que se grabara en cada lado de la roda y del codaste con números de ciento cuenta y dos milímetros o seis pulgadas de altura, que serán romanos en una banda y arábigos en la otra, en un color que contrasten con el de la embarcación.

las oficinas dedicadas a realizar trámites, registros, permisos estén ubicados en el Distrito Federal cuando, el Distrito Federal no tiene puerto.

⁶² Por ejemplo todos los barcos de la White Star Line tenían un mismo esquema de captura. El casco bajo la línea de flotación debía ser rojo, el casco sobre la línea de flotación debía ser negro, el nombre del barco y del puerto de origen se debía pintar en amarillo. La obra muerta estaba en blanco con detalles en amarillos, ese es el formato que siguió el Titanic.

⁶³ Antes el artículo 11 del Reglamento para Abanderamiento y Matricula regulaba que sería en caracteres romanos de color claro sobre fondo oscuro, o viceversa, quedando perfectamente visible, en el concepto de que las letras mas pequeñas no tendrán menos de diez centímetros de altura.

En caso de venta de una embarcación ya sea a un nacional o un extranjero éste podrá cambiarle el nombre; en el caso de que la embarcación se quede registrada como embarcación mexicana, ésta podrá cambiar de nombre, solicitándolo ante la capitanía de puerto de su matrícula mediante escrito que cumpla con los siguientes requisitos, nombre y domicilio de quien lo solicita, original y copia del testimonio de la escritura pública de constitución, instrumento con que el representante legal acredite su personalidad, contrato, factura o documento con que se acredite la propiedad de la embarcación, otorgado ante fedatario público, documento de la dimisión de la bandera del país de procedencia y la baja de su registro, certificados vigentes que garanticen la seguridad para la navegación, nombre de la embarcación o artefacto naval y sus características. Después la capitanía de puerto emitirá un nuevo certificado de matrícula en un plazo de cinco días después de haber presentado los documentos mencionados⁶⁴.

Es normal que las embarcaciones posean un nombre y que este suela repetirse muy a menudo, un ejemplo de ello es como en México que el nombre más común en una persona puede ser Juan, sin embargo como todo, el buque se diferencia con el número de matrícula que le es asignado en el Registro Público Marítimo Nacional.

3.1.2 El nombre en el derecho francés

El artículo primero del Decreto de 27 de octubre de 1967 dispone que cada buque debe tener un nombre que lo distinga de los otros navíos. En la práctica del derecho francés la administración, se fundamenta sobre las disposiciones del artículo 4 del mismo Decreto ya mencionado, sobre las marcas exteriores de un buque para su identificación "así

⁶⁴ El cambio de nombre de la embarcación o artefacto naval no afecta los derechos de terceros.

definidas por la autoridad administrativa". Las pequeñas embarcaciones pueden ser individualizadas por el cuartel de asuntos marítimos por su número de matriculación administrativa.

Así un buque en Marsella podrá portar en su casco, la mención "Ma. 1018" indicando que está matriculado con el número 1018 en el cuartel de Marsella.

En principio el propietario de un buque escoge libremente su nombre, dependiendo del tamaño del buque por ejemplo uno de más de 25 toneladas no puede adoptar un nombre ya seleccionado por otro barco, al igual que en derecho mexicano es lo mismo en el derecho francés y el nombre debe estar escrito a la popa y a babor.

3.1.3 El nombre en el derecho argentino

Para el derecho argentino podemos encontrar en el proyecto Malvagni que es el antecedente de la Ley General de Navegación de Argentina apoyado a su vez en el Código Italiano de 1942, el proyecto de ley paso por varios periodos hasta llegar a la revolución argentina a cargo de Onganía quien se encargó que se regresara el proyecto para su estudio y así dar la Ley número 20. 094 del 2 de mayo de 1973, que regula las cuestiones marítimas, en el artículo 44. Establece que el nombre del buque puede ser igual al de otro de las mismas características, y subordinado a la reglamentación de la imposición, uso y goce de este elemento de individualización. Sin embargo el autor Brunetti dice, "todo buque matriculado debe tener un nombre y solamente uno, y recuerda que en el derecho comparado se advierte una marcada tendencia a asegurar la estabilidad del nombre".⁶⁵

⁶⁵ Brunetti, Antonio, *Diritto marittimo privato italiano*, traducción de Gay de Montellá, Barcelona, Turín, Italia, 1950, p. 78.

3.2 Matrícula y abanderamiento

El nombre y la matrícula guardan una gran cercanía, para explicar uno se necesita del otro, es por eso, que a continuación explicare la matrícula y el abanderamiento.

La matrícula es el asiento legal del buque, es decir, donde habrán de inscribirse todos los actos tendientes a su vida jurídica, para algunas legislaciones es necesario hacer todas las anotaciones que tengan relación al comercio marítimo que realiza el buque, como la anotación de los contratos que es lo más común⁶⁶.

3.2.1 Matrícula en puerto mexicano

En el derecho mexicano la matriculación de un buque consiste en hacer las inscripciones en los libros que deberán llevar siempre los capitanes de puerto, además de que este constara en el Registro Público Marítimo Nacional mexicano y se le expedirá su certificado de matrícula. A su vez la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo 10 que hace una clasificación de las embarcaciones y artefactos navales que deberán ser matriculadas y abanderadas como mexicanas.

Muchos países celan a sus embarcaciones y no permiten que estas estén matriculadas o abanderadas en varios países, en México las personas físicas o morales mexicanas podrán abanderar y matricular, ya cuando sean de su propiedad y cuando se encuentren bajo su posesión mediante el contrato de arrendamiento financiero celebrado con una institución de crédito, además de que las embarcaciones deberán cumplir con lo que dice la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar y los demás tratados aplicables a este supuesto.

⁶⁶ Enríquez Rosas, Jose David, *El buque*, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, 1998, pp.88-92.

Es importante recordar para que una embarcación sea considerada como mexicana además de poder portar la bandera mexicana, deberán solicitar previamente al propietario, naviero o sus representantes, la matrícula ante autoridad competente.

Es necesario señalar que un certificado de matrícula debe contener:

- I. El nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y características de la embarcación o artefacto naval, y
- II. El nombre del propietario o, en su caso, del poseedor mediante contrato de fletamento a casco desnudo, y el domicilio de uno u otro, según corresponda (Artículo 7 del Reglamento de la Ley de Navegación).
- III. Además de los documentos que debe exhibir para la solicitud del certificado de matrícula (Artículo 9 del Reglamento de la Ley de Navegación).

Este certificado deberá ser expedido por la capitanía de puertos y deberá permanecer en original a bordo de la embarcación o artefacto naval, y el capitán deberá mostrarlo cuando la autoridad se lo requiera.

Toda embarcación debe estar matriculada incluso las embarcaciones menores o las de recreo o deportivas para su uso particular, y deben cumplir los requisitos ya señalados en el artículo 9 del Reglamento de la Ley de Navegación.

La capitanía de puertos efectuara dentro de los diez hábiles una visita para comprobar el estado de navegabilidad, y si procede, matriculará y expedirá los certificados dentro de cinco días hábiles siguientes a la realización de la visita.

El certificado de matrícula es un instrumento expedido por autoridades administrativas en donde se asienta toda la historia del buque, que quedara en la capitanía de puertos, que

el propietario escoje, este instrumento tiene una vigencia indefinida mientras no sea cancelado por la autoridad marítima.

3.2.2 Registro Público Marítimo Nacional Mexicano

Así como existe el Registro Público de Comercio para los comerciantes, el Registro Civil para hacer constar los hechos o actos relativos a las personas físicas, el Registro público de la Propiedad para inscribir los documentos relevantes a las propiedades de los bienes inmuebles. Es así, como se crea el Registro Público Marítimo Nacional⁶⁷ que está a cargo de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, donde se registraran embarcaciones mayores así como su cancelación de matrícula, donde se registraran las hipotecas marítimas y cualquier préstamo concerniente al buque, el efecto que tiene al registrar los siguientes actos jurídicos es darle efectos *erga omnes*, ya que si no se registran sólo tendrán efectos entre las partes.

Los actos jurídicos que se inscribirán en el Registro Público Marítimo Nacional son los siguientes:

- I.- Los correspondientes a navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar sus estatutos sociales o, actas de nacimiento;

- II.- Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público;

⁶⁷ En sus inicios el Registro lleva el nombre de Registro Marítimo Nacional y tenía un reglamento propio expedido por el presidente José López Portillo, en la actualidad su regulación está en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y en su reglamento, en el último es donde se encuentra: la organización, el procedimiento de inscripciones, rectificación, cancelación y reposición de inscripciones y de las certificaciones.

III.- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;

IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;

V.- Las resoluciones judiciales y administrativas que consten de manera auténtica; y;

VI.- Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

Los trámites los podrán realizar aquellos que acrediten ser ciudadanos mexicanos, las personas morales mexicanas, constituidas conforme a la legislación correspondiente, los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones de recreo o deportivas.

Las oficinas de esta institución deberán estar en los puertos y donde la Secretaría considere que deben establecerse y así como determinar la jurisdicción de cada oficina local que dependerá administrativamente de la capitanía de puertos del lugar donde se ubique, y en la capital estará la oficina central que será ubicada en el Distrito Federal.

El registro se dividirá en folios y secciones, los folios serán; el marítimo, el de empresas, el folio de embarcaciones en tráficos internacionales. Los folios contendrán fecha y hora de presentación y su número progresivo a cada documento recibido, naturaleza del documento que se presenta, nombre del registrador, calificación del documento, determinando la suspensión o denegación del trámite, y las observaciones pertinentes.

Por último el tema de la factura; Como sabremos el derecho mexicano maneja a la embarcación como un bien mueble y para poder ejercitar la propiedad se crea la factura⁶⁸.

La factura si es expedida en México debe inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional para realizar la matriculación de la embarcación. La factura elaborada en país extranjero, requiere de otras formalidades para que surta efectos en México: como son autenticar la factura, ante fedatario y posteriormente apostillar el instrumento para que se acredite que son autoridades del país de origen, mediante la cadena de firmas autenticándolas en el que una determinada autoridad central apostilla el documento, en virtud de la Convención que Suprime el Requisito de Legalización de Documentos Públicos Extranjeros.

La factura en idioma extranjero, una vez que cumpla con los requisitos anteriores, se debe traducir a la lengua española, para que surta efectos en México, por medio de un perito traductor oficial, como lo establece el artículo 271 del Código Federal de Procedimientos Civiles de aplicación supletoria a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establecido en el artículo 6 fracción VII. Además, la factura se debe protocolizar ante federatario, notario público o corredor público, para efectos de su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, y a su vez la Ley del Notariado para el Distrito Federal lo establece en su artículo 128 fracción V y 136 y 137⁶⁹.

⁶⁸ Factura; es un documento mercantil, con propósitos fiscales y probatorios, entre otros. En él se describen los bienes o servicios enajenados en una transacción comercial, nombre del vendedor y del adquirente, valor de la operación, forma y tiempo de pago, datos hacendarios, lugar y medio de entrega, etc.

⁶⁹ Olvera de Luna, Omar, *op. cit.*, p.p. 171-172.

3.2.3 Cancelación de la matrícula

Para el autor italiano Righetti Giorgio, hace referencia a la doctrina italiana "Las embarcaciones mayores o bien las construcciones flotantes móviles, para que les sea cancelada su matrícula o registro, cuando han perdido definitivamente la aptitud *ad navigandum*, y en particular la de la flotación, con la hipótesis de que sea transformada en objeto fijo, tales como un hotel, un museo o cualquier otro establecimiento inmóvil.⁷⁰

En el derecho mexicano en el artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se dan las causales de cancelación de la matrícula:

- Cuando una embarcación no cumpla las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino.

- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que imposibilite a la embarcación para navegar por más de un año.

- Por destrucción o pérdida total.

- Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

- Por su venta, adquisición o cesión a favor de gobiernos o personas extranjeros, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

- Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa.

(En México no contamos con tribunales que declaren la buena presa, se tienen en materia internacional).

- Por resolución judicial;

- Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

⁷⁰ Righetti, Giorgio, *Trattato di Diritto Marittimo*, Milano, A. Giuffrè editore, 1987, p. 134.

3.2.4 Abanderamiento mexicano

El abanderamiento se califica como acto por el cual se impone la bandera mexicana a una embarcación o artefacto naval como lo señala el artículo 5 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El abanderamiento consiste en una ceremonia pintoresca y solemne que se practica después de realizado el arqueo del buque, y que sólo se realiza en los buques de más de treinta toneladas brutas. El capitán de puerto presidirá la ceremonia, “y en presencia de los propietarios o de sus legítimos representantes y de la tripulación, hará la declaración de que es mexicano, en los siguientes términos “a nombre de la Nación y por suprema disposición del C. Presidente de la República, declaro solemnemente que el buque (su nombre y puerto de matrícula) es de nacionalidad mexicana y goza desde esta fecha de todas las consideraciones y privilegios que le otorgan las leyes del país, quedando en todo bajo la protección y amparo de la bandera de la República”. En seguida se izara la bandera y se levantara el acta correspondiente, que suscribirán todos los concurrentes⁷¹.

En el extranjero solo los cónsules mexicanos presenciaron la ceremonia de abanderamiento y matricularan provisionalmente al buque y le extenderán su “pasavante” que podrá ser hasta con una duración de 25 días (Artículo 14 del Reglamento de la Ley de Navegación).

⁷¹ Cervantes Ahumada, Raúl, *op. cit.*, pp.449 y 450.

3.2.5 *Francisation*

En el derecho francés la *francisation*, es obligatorio para todo buque francés que tome el mar y deber tener a bordo su acta de *francisation*.

La *francisation* se realiza a través de un procedimiento preciso, el propietario del buque debe presentarse o recibir de la aduana de su puerto de atraque, para que verifique su título de propiedad y controlar el tonelaje. Su registro se realiza ante el registro de *francisation* y le es otorgado una copia al dueño del buque para los tramites en aduana, podemos decir en forma ligera que la *francisation* es un pasaporte ya que establece la identidad del buque y su propietario, así como que dicho navío se somete a las reglas del derecho francés y puede reclamar el derecho de protección de su Estado.

Además, se necesita hacer un procedimiento para el control de buque que es el procedimiento de inscripción y la publicidad prevista en los artículos 88 y siguientes del Decreto de 27 de octubre de 1967.

Deben estar inscritos y fichados los navíos franceses, de ese modo que todos los navíos en construcción tienen que tener una declaración de construcción, declaración obligatoria para los buques de tonelaje superior a las 10 unidades de *jaugé*⁷².

Las fichas de los buques son muy diferentes algunas llevan: nombre, *jaugé*, astillero de construcción. Otros tienen la nacionalidad del propietario, si pertenecen a una sociedad deben indicar el nombre del presidente director general así como los miembros del consejo de administración.

El artículo 92 del Decreto de 1967 enuncia que debe estar inscrito sobre la ficha de inscripción la propiedad del buque, mención de la venta del mismo, si es objeto de

⁷² *Jaugé*: es un indicado de medida.

usufructo, mencionar las hipotecas constituidas antes y después de la *francisation*. Todo esto se hace para ver si se cumplió con las normas de seguridad del buque durante su construcción.

La reglamentación internacional recientemente impuso a las administraciones internacionales de pedir a la OMI la afectación de cada uno de los buques un número específico que debe ser emitido en cada comunicación oficial efectuada por el navío, como en el marco del sistema AIS.

3.2.6 Tonelaje

Es la capacidad interior de un buque, no tienen ninguna relación sobre cuánto es su cupo en personas físicas. El tonelaje es muy importante ya que este determina su valor en el mundo marítimo. A su vez, varea mucho las reglas de seguridad que se deben aplicar en un buque de mayor tonelaje, de igual manera se determina el monto de derechos en puerto.

Un buque deberá calcular su tonelaje cuando llegue a un puerto extranjero salvo en los tonelajes especiales como son el canal de Suez y el canal de Panamá.

Hoy en día el cálculo del tonelaje está inscrito en la Convención Internacional de 23 de junio de 1969 que concluyo en Londres y entro en vigor el 18 de julio de 1982.

El tonelaje es la expresión de capacidad interna que tiene un buque, representa un tonelaje de *jauge* legal de 2,83 m³ el tonelaje bruto es la traducción del peso de todo un buque, el tonelaje neto es la capacidad de utilidad de un buque.

Para la atribución del pabellón francés, el servicio de aduanas procede a pesar el tonelaje de cada buque y otorga un certificado de tonelaje. Hay una disposición que se le aplica a los buques de recreo largos, que le es aplicable en este sentido la Convención Internacional de 23 de junio de 1969 sobre el tonelaje de buques, si es inferior a 24 metros no está obligado a obtener dicho certificado.

En el derecho privado, la tonelada hace referencia para el cálculo de la limitación de responsabilidad en materia de creaciones marítimas sobre las disposiciones de la Convención sobre Limitación de la Responsabilidad por Reclamaciones Marítimas.

Para el autor Luis Beltrán se pueden distinguir tres tipos de tonelaje de arqueo:

- i. Arqueo total o bruto: expresa la capacidad interna completa del buque, de todos los espacios cerrados que se consideren cerrados, computando incluso todas las construcciones que se hallen en sus puentes.
- ii. Arqueo bajo cubierta: expresa el volumen total de todos los espacios comprendidos entre el casco y la cubierta.
- iii. Arqueo neto de registro: expresa la capacidad útil del buque, siempre con referencia al volumen, para el transporte de pasajeros o mercaderías, y está dado por la diferencia entre el tonelaje de arqueo total y la suma del llamado "tonelaje de descuento" entendiéndose por este el correspondiente a los espacios destinados a máquinas, alojamiento de la tripulación, almacenamiento de provisiones, repuestos, etcétera.⁷³

⁷³ Beltrán Montiel, Luis, *Curso de la Navegación*, sexta reimpresión, ed., Astrea, Buenos Aires, 1992, p.88.

El autor José David Enríquez Rosas en su libro “El buque”, señala que hay aspectos que se deben considerar para el embarque concerniente al peso-velocidad ya que es decisiva tanto para fines pacíficos como militares, los datos técnicos a tomar son los siguientes:

i. Tonelaje de desplazamiento: es el peso del volumen de agua que el buque desaloja o desplaza.

ii. Porte bruto o total: la diferencia entre el peso del buque o desplazamiento, estando hundido hasta la línea máxima de calado y el desplazamiento cuando está vacío, se denomina porte bruto o total y se expresa en toneladas de 1,000 kilos.

iii. Porte neto: si al porte bruto o total se le resta el peso del combustible, del agua para las calderas, de los víveres, de los materiales de respuesta, etcétera, el saldo expresa el porte neto de dicho buque.

3.2.7 Puerto de atraque

Consiste en el domicilio que tiene un buque y que es libremente de escoger el propietario y puede cambiarlo en el transcurso de la vida del buque.

El puerto de atraque a veces depende del impuesto que se deba pagar para poder atracar en un puerto. En México no se tienen muchos barcos inscritos conforme a las leyes mexicanas ya que los impuestos son muy elevados. El nombre del puerto aparece en la popa seguido del nombre de la embarcación; A propósito mucho de los barcos con cierta nacionalidad no pueden tener puerto de atraque en otro país más donde está inscrito ya que si ese barco sale de la jurisdicción de registro se debe cambiar la matriculación del barco por la del puerto donde será su nueva residencia como es caso de los buques franceses y norteamericanos.

El puerto tiene que considerarse ya que los impuestos vanean demasiado; Por ejemplo el puerto de Dunkerque fue muy atractivo para los buques mercantes (E. G. *Navires de charges et ports d'attache navires et marine marchande, janvier 2007 p. 53 63*) o el puerto de Marseille es el puerto de mayor atraque de buques matriculados en el Registro Internacional Francés (RIF).

3.2.8 La nacionalidad de pabellón

Todo buque tiene una nacionalidad para el puerto del pabellón nacional. La nacionalidad de un buque representa un interés fundamental desde el punto de vista de derecho internacional y del derecho interno. En el derecho internacional se determina la ley aplicable en altar mar, en el derecho interno, es identificar a los buques que están protegidos por su nacionalidad. Para el Derecho Marítimo la nacionalidad de los buques experimenta una idea muy fuerte que es la reciprocidad entre el Estado de pabellón y el buque, el Estado de pabellón protegerá al buque.

Derecho de pabellón en el derecho comunitario en la Unión Europea

Hoy en día la Comunidad Europea es una potencia en crecimiento y está logrando la unificación de criterios en los Estados miembros y en el Derecho Marítimo no se queda sin evolución así que la atribución del pabellón para cada Estado miembro de la Comunidad Europea como ha establecido la Corte de Justicia durante un fallo del 25 de julio de 1991 donde cada Estado miembro debe estar conforme a sus reglas generales de derecho internacional, determinar las condiciones necesarias para permitir la matriculación de un buque sobre su registro para acordar a este buque el derecho de embarcar en su pabellón dentro del ejercicio de esta competencia, los Estados miembros deben respetar las reglas de derecho comunitario. Es así que a un Estado miembro no

puede negarse a la atribución de pabellón a un buque propietario de otro Estado por razones de su nacionalidad.

El principio de nacionalidad de los buques es un derecho que se puede dividir en derecho interno que son las condiciones que cada Estado determina para otorgar el uso del pabellón en cuanto al segundo aspecto que es, de matiz internacional ya que se busca encontrar la regulación del mar, como asegurar la conducta humana en aquellos lugares donde no hay jurisdicción, para determinar el orden jurídico que debe regular, es decir, lo que usted conocerá como la ley del pabellón.

La Convención de Montego Bay⁷⁴ ha ayudado a establecer la condición jurídica de las bajas y así determinar que solo se puede navegar bajo un solo pabellón de un Estado. Todo esto deriva de la tradición inglesa que se guardaba en la *Acta de Navegación de Cromwell* del año de 1651, que era una legislación muy celosa para otorgar la nacionalidad y solo la otorga a buques construidos en Inglaterra o propietarios ingleses y con la mayoría de la tripulación inglesa, principios que muchas legislaciones guardan hoy en día y que en su momento llego a tener la legislación mexicana, pero debido a la falta de desarrollo del Derecho Marítimo no se puede llevar mucho a cambio, y casos como la Unión Europea que está tratando de romper con ese recelo al otorgar la nacionalidad a un buque⁷⁵.

El autor Montiel considera como uno de los puntos ejes "...[L]as consecuencias inherentes al principio de la nacionalidad de los buques es atribuir la nacionalidad a un buque no implica tan solo extender el ámbito de aplicación de determinado orden jurídico, el

⁷⁴ *Convención de Montego Bay* de 1982, Sobre derecho del mar que contiene un conjunto de disposiciones orientadas a prevenir, reducir y combatir la polución de los espacios marítimos.

⁷⁵ Aún existen países como Francia que no otorga tan fácil la nacionalidad a buques que no se hayan construido en la República Francesa o que el capitán sea francés para ocupar un puerto francés.

derecho de pabellón a aquellos espacios acuáticos en los cuales ningún Estado puede válidamente arrogarse al ejercicio de soberanía”. La nacionalidad del buque produce efectos más vastos, cuya sistematización ensayaremos en función de los siguientes y relevantes aspectos:

1. Régimen jurídico: uno de los presupuestos esenciales es la autonomía de la navegación, está dado por la necesidad de dote a la comunidad viajante sobre el buque, de los recursos y mecanismos conducentes a resolver los diversos problemas y conflictos que pueden generarse en la expedición.⁷⁶

2. Cabotaje: desde el Acta de Navegación de Cromwell de 1651, es prácticamente unánime el criterio de reserva exclusivamente a favor de los buques de bandera nacional la navegación y el comercio de cabotaje, incluso a todas las operaciones de navegación portuaria como, por ejemplo, lanchajes, remolques, etc.

3. Pesca: también esta actividad suelen reservarse los Estados, en beneficio de los buques que enarbolan su pabellón, áreas de extracción excluyentes.

4. Otros aspectos vinculados al principio de la nacionalidad de los buques: es proverbial así mismo que los Estados, en su afán por favorecer el desarrollo de sus respectivas marinas mercantes, establezca sistemas especiales de subsidio, regímenes crediticios, reservas de determinados tráfico, etc.”⁷⁷.

4. Derecho Portuario Mexicano

La mayor autoridad mexicana en la República mexicana es el presidente de la República con la facultad que le otorga la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 89 fracción XIII, él es la única persona facultada para habilitar nuevos puertos, designar toda clase de aduanas marítimas y fronteras así como designar su ubicación.

⁷⁶ Torrente, A., *I Contratti di Lavoro della Navigazione*, Milán, 1948, pp. 28 y 107.

⁷⁷ Beltrán Montiel, Luis, *op. cit.*, p. 98.

Antes de seguir con el estudio, es importante ver la definición de puerto que hace la Ley de Puertos mexicana:

Artículo 2 fracción II: Puerto: el lugar de las costas o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuestas por el recinto portuario y, en su caso por la zona de desarrollo, afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones públicas y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.

La administración está a cargo del dominio público de la Nación o de los Estados donde estén ubicados, aunque quien tiene más facultades para determinar todas las medidas prudentes es el Gobierno Federal.

La Ley de Puertos hace una clasificación de los mismos en su artículo 9 el cual transcribiré para enunciar la clasificación de los puertos:

Artículo 9.- los puertos y terminales se clasifican:

I.- Por su navegación en:

- a) De altura, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales; y
- b) De cabotaje, cuando solo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

II.- Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente en:

- a) Comerciales, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico o de pasajeros en tráfico marítimo;
- b) Industriales, cuando se dediquen preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona de puerto o terminal;

- c) Pesqueros, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera: y
- d) Turísticos, cuando se dediquen preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.

Es importante señalar que los puertos, es donde se lleva toda clase de actividades y que están funcionando los 365 días del año, es un lugar de gran importancia ya que el tráfico de mercancías es lo que se lleva más en día, sin embargo, hay que hacer referencia que desafortunadamente México es un país transportista y no cargador, y además los puertos de nuestra República no cuentan con la debida tecnología como son los Puertos Europeos o de Estados Unidos de Norte America .

Por otro lado, haré referencia a los servicios que se prestan en un puerto tal como lo indica la Ley de Puertos en su artículo 44 que a la letra ordena:

Artículo 44: La utilización de los bienes y la prestación de los servicios portuarios constituyen la operación portuaria.

Los servicios portuarios se clasifican en:

- I.- Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y de lanchaje;
- II.- Servicios generales a las embarcaciones, tales como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales, y
- III.- Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías tales como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto.

Para la realización de las actividades portuarias se necesita la mano del hombre, estos estarán regulados por la Ley Federal del Trabajo, como lo ordena el artículo 50 de la Ley de Puertos, además de que deberán estar acorde con las condiciones de la Organización Internacional del Trabajo, pero esto ya será estudio del derecho laboral marítimo, que se estudiara más adelante.

Ahora, hablemos un poco sobre el control de un puerto y sobre a quién le toca desempeñar dicha función. En México contamos con la figura de la Administración Portuaria Integral, quien se encarga de prestar los servicios portuarios debido a la concesión que hace el gobierno mexicano; ella será la encargada de llevar a cabo la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, que se concede a una sociedad mercantil.

La administración portuaria se desarrollara de manera autónoma en sus dos modalidades financiera y operativa, podemos decir que ellos serán la máxima autoridad en el puerto, pero el Gobierno Federal podrá constituir una Comisión Consultiva conformada por el gobierno estatal y municipal, miembros de la Cámara de Comercio e Industria de la región, de los usuarios y de los sindicatos, y de los que determine el presidente, que tendrán como fin emitir recomendaciones que deberá atender la Administración Portuaria, y las sesiones de dicha comisión serán una vez cada tres meses.

En cuanto a la prestación de la seguridad de un puerto existe una problemática ya que ninguna de las autoridades tanto federales como estatales quieren conocer de asuntos relacionados con el Derecho Marítimo por carecer de conocimientos en esta materia es por eso, que se necesita una especialización en los Estados con litoral ya que los jueces

federales son los que conocen de los asuntos marítimos, mientras tanto, la seguridad de nuestros puertos queda al bienestar del que la quiera asumir.

4.1 Derecho Portuario Francés

Los puertos franceses son regulados por un conjunto de textos unidos en el Código de Puertos Marítimos, el texto más importante es la Ley de 30 de 1965 sobre los puertos autónomos, esta ley tiene tres tipos de puertos.

Los puertos de menor importancia, son puertos de interés local, salieron de la competencia del Estado. La ley de 22 de julio de 1983 sobre la descentralización ha permitido pasar la competencia de una colectividad territorial, región, departamento o municipio, sin excluir la gestión, podría ser concedida a una Cámara de Comercio y de la Industria que es la que administra todo el sistema de la corporación.

Los puertos de importancia media, puertos de interés nacional⁷⁸, fueron concedidos a la Cámara de Comercio Local. La ley de 13 de agosto de 2004 ha permitido transferir a las regiones, departamentos, municipio o comunidad del municipio.

Los puertos de mayor importancia como Dukerque, le Havre, Rouen, Nantes, Saint-Nazaire, Bordeaux, Marseille-Fos, después del 1 de enero de 2006, el puerto la Rochelle, fue constituido un puerto autónomo, hoy denominados por la Ley de 4 de julio de 2008, llamados "Grandes Puertos Marítimos".

⁷⁸ Tal como el puerto de Calais, el puerto de Rochelle y el puerto de Sète.

Puertos autónomos, Grandes Puertos Marítimos.

El derecho portuario francés es el fruto de una larga evolución. Tan es así que la mayoría de los puertos están en administración de la Cámara de Comercio Local, la calificación autónoma, el Estado guarda un control suficiente sobre la dirección del puerto, tanto financiera y administrativa. De manera administrativa el director de puertos es designado por el gobierno, tan es así que la administración está también representada de un Consejo de Puerto representado por un comisario del gobierno.

De manera financiera el Estado ejerce no solo un control sobre la gestión de puerto, sino también de los recursos, tan es así que ese sistema funciona en puertos de Bélgica y Holanda (hasta la reforma de 2008).

La Ley 2008-660 de 4 de julio de 2008, complementado por dos Decretos de 9 de octubre de 2008 (*Decretos n. 2008-1031 y 2008-1032*) reestructura totalmente el estatuto de puertos autónomos franceses, aborda sobre todo la denominación de "puertos autónomos", no desaparecen en teoría y aún figuran sobre la nueva ley. Pero de hecho, todos los puertos autónomos metropolitanos de hoy son denominados como "gran puerto marítimo".

De modo que, la gobernabilidad cambio y se modificó la estructura en el consejo de administración tripartita, un director nombrado por Decreto en el Consejo de Ministros, es una estructurada inspirada en el esquema de las sociedades anónimas. El gran puerto marítimo será administrado por una dirección de tres o cuatro miembros, nombrado por el consejo de vigilancia y el presidente será nombrado por decreto. La dirección dirige y define las orientaciones de la política y establecimiento de su presupuesto. El consejo de vigilancia está conformado por 17 miembros designados por cinco años (representantes

del Estado, de las colectividades territoriales, de personas calificadas), el consejo que elige su presidente define las estrategias del puerto y ejerce el control permanente de la gestión. Un Consejo de Desarrollo en donde sus miembros son variables y son quienes representan el medio profesional y las colectividades locales, este consejo es consultado obligatoriamente sobre los proyectos de estrategia y política tarifaria del puerto. El Estado es representado por un comisario del gobierno y para un control financiero la autoridad de carga de control económico y financiero.

Los grandes puertos marítimos se encargan de explotar las utilidades utilizadas para las operaciones de carga, descarga y almacenamiento de mercancías. Por último, la Ley de 4 de julio de 2008 precisa que los grandes puertos marítimos son "los establecimientos públicos del Estado"⁷⁹.

Los puertos marítimos son las grandes infraestructuras de transporte, mientras que el impacto económico y las reglas aplicables son mal conocidas, más de la mitad del comercio exterior de Francia pasa por sus puertos y el régimen jurídico existe desde 1956 cuando se creó el Código de Puertos Marítimos. A nivel mundial alrededor de 153 millones de contenedores transitan cada año por los puertos Franceses.

Los puertos marítimos aseguran la conexión entre los diferentes modos de transporte: marítimo, terrestre, ferroviario, ríos y por vía aérea, que se rigen por reglas específicas. Existen dominios públicos y hay puertos que son infraestructuras públicas de transporte, existen reglas específicas para su ocupación como las convenciones de explotación de terminales dentro de los puertos marítimos autónomos, hay regímenes muy precisos que se deben dar para su explotación.

⁷⁹ La ley no se metió en conflictos en determinar si es un puerto de carácter administrativo o un puerto de carácter industrial y comercial. Véase en la Ley de 4 de julio de 2008, Francia.

El derecho comunitario ha dado la tendencia a la armonización las reglas de gestión de infraestructura de transporte, hay una gran similitud entre los puertos y los aeropuertos en cuanto a su regulación.

Las reformas portuarias se dieron a gran velocidad en Francia, más que darse la liberación de la gestión de los puertos fue acercar la economía. La gestión portuaria estuvo fuera de las autoridades públicas las cuales no dominaban las reglas de la economía del mercado, pero beneficiaron las exoneraciones fiscales a los operadores privados. En razón de la importancia de la economía y social que representan los puertos marítimos para la colectividad nacional, su órgano está asociado con un servicio público y por eso se aplica el régimen de dominio público. La noción de servicio público no está consagrado en los textos es mas de origen jurisprudencial ya que fueron definidos por un juez en materia administrativa llevándolo a una zona industrial portuaria fluvial.

¿Servicio portuario, será derecho público o derecho privado?

El régimen de la concesión de explotación del servicio público entra sobre lo siguiente: la concesión es a una persona de derecho privado, una yuxtaposición de derecho público y derecho privado. La organización de servicio público y la ocupación de dominio público se enfrentan en el campo de derecho administrativo, mientras las condiciones de explotación de la empresa concesionaria son regidas por el derecho de sociedades.

El pago de los salarios se encuentra en una posición en la que pertenece al derecho público y al derecho privado. Los servicios que se prestan en un puerto marítimo autónomo entran en conflicto con la jurisdicción que son regidos por el derecho del

trabajo. La *Court de Cassation* francesa dijo que, el puerto es persona de derecho público garante del servicio público, como hay transferencia de actividad de una persona de derecho público, el derecho comunitario no se opone a la aplicación de derecho nacional que prescribe la relación de los contratos de derecho del trabajo privado.

Los puertos de comercio y de placer son los mejores lugares para ver un mundo Cosmopolitan –ya que ahí hay representantes de empresas extranjeras de todo el mundo– el tráfico marítimo intracomunitario pertenece al derecho comunitario toda vez que, varios de los Estados comerciales forman parte de la Comunidad Europea.

Anteriormente, se ha tocado mucho el tema del mercado de servicios portuarios que estaba en trabajos en el Parlamento Europeo desde el mes de noviembre de 2003 y después se publicó un nuevo proyecto por la Comisión sobre todo abordando el tema de los puertos marítimos.

La Comisión de Comunitarios está para conducir y sancionar los comportamientos violentos en el derecho comunitario y las relaciones entre los Estados miembros. Por ejemplo, la comisión condono a la Deutsche Bundesbahn por aplicar una discriminación tarifaria a los servicios ferroviarios de puertos alemanes, irlandeses y belgas. Sin embargo, sabe muy bien la Corte Europea que hay monopolios que ejercen unas empresas en el tráfico de cargas y que van en contra del Tratado de la Comunidad Europea.

Podemos definir al puerto como "una extensión de tierra y de agua de los trabajos que consta de equipo de manera que permita principalmente la recepción de buques, su carga

y descarga, el *stockage* de mercancías, la recepción y la entrada de sus mercancías, el embarque y desembarque de personas"

Para la doctrina el puerto es una entidad geográfica. En el derecho internacional la noción de puerto fue consagrada en la Convención de Ginebra de 9 de diciembre de 1923 en el Estatuto Internacional de Puertos Marítimos, la cual considera como puerto marítimo el puerto donde el tráfico principal resulte de la transportación marítima⁸⁰.

Francia fue el primer Estado que se dotó de un Código de Puertos Marítimos, instituido por el Decreto N° 56-321 de 27 de marzo de 1956 y después de 1978 vinieron frecuentes modificaciones que fueron adoptadas.

La gestión de los puertos que la autoridad delega es directamente explotada por las obras y el servicio público portuario. Los puertos están dentro de la competencia del Estado, el legislador creó puertos autónomos marítimos para la explotación de los puertos más importantes mientras que para otros ha dado concesiones, mientras que el Estado tiene el mayor poder que es el de la policía para mantener el orden dentro de ellos.

El servicio público del Estado, son las personas que pueden intervenir en el puerto como la administración de asuntos marítimos dentro los controles de la navegación de carga, la inspección del Estado en los buques, el servicio de aduanas, las fuerzas de orden, la dirección regional de la industria, los servicios municipales de carga, etc.

⁸⁰ Por ejemplo, el puerto de Rouen es un puerto marítimo porque la actividad marítima es larga y dominante mientras que en el puerto de París situado elegantemente en el Sena es un puerto fluvial ya que depende del tráfico fluvial.

5. La nacionalidad del propietario a nivel internacional

Primero hay que distinguir entre buques armados, de comercio y de recreo, y los buques armados de pesca. Para los primeros hay apertura a la comunidad del pabellón francés, pero también apertura europea, también para los súbditos del Espacio Económico Europeo que son Islandia, Noruega, Suiza y Lincestein. El Espacio Económico Europeo (EEE) comenzó a existir el 1 de enero de 1994, con acuerdo entre países miembros de la Unión Europea (UE) y de la Asociación Europea de Libre Comercio (AELC). Su creación permitió a los países de la AELC participar en el mercado interior de la Unión Europea sin tener que adherirse a la UE, pero no se aplica para los buques armados para la pesca que hayan aplicado un régimen distinto. Claro hay que observar las distintas legislaciones ya que en el caso del derecho francés ponen licitantes como que la sociedad tenga un domicilio en Francia para que se le pueda dar la nacionalidad francesa.

La nacionalidad de los propietarios por la mayoría de los ordenamientos jurídicos para el uso de su bandera, es para controlar ciertas industrias o para regular a ciertas actividades denominadas como eje clave del desarrollo económico.

El AIS apareció en una recomendación adoptada por el Comité de Seguridad Marítima, el 12 de mayo de 1998 (MSC 69/22/Add.1) pueden realizar automáticamente y continuamente entre los buques y las autoridades costeras, funciona en el buque/artefacto naval que permite evitar los abordajes o en modo buque/estación costera, esto permite a los Estados costeros de estar informando sobre el buque, su carga y tener un mejor tráfico dentro del marco del servicio marítimo. Este sistema se adoptó el 29 de noviembre de 2001 por la Organización Marítima Internacional en virtud de los tres puntos siguientes:

- Los buques de un tonelaje bruto legal o superior a 300 que realizan viajes internacionales.

- Buques de carga de un tonelaje bruto legal o superior a 500 que no efectúen viajes internacionales.

- Los buques de pasajeros que tengan las dimensiones antes mencionadas.

La Directiva CE N° 2002/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo Europeo de 27 de junio de 2003 puso en marcha un sistema comunitario para seguir el tráfico marítimo y la información, el AIS es obligatorio a bordo de buques que hagan escalas en los puertos de la comunidad y previene que los buques se deben equipar de un AIS que esté funcionando en todo momento.

6. El Código de Identificación de la Organización Marítima Internacional (OMI)

La aplicación del sistema de números de la OMI de identificación de buques se hizo obligatorio con la entrada en vigor el 1 de enero de 1996 de la regla N° 3 del capítulo IX de la Convención Internacional para la Salvaguarda de la Vida Humana en Mar (sus siglas en inglés SOLAS) que es un número OMI que debe ser atribuido a todos los buques de pasajeros de un tonelaje bruto legal o superior a 300 y que ese número debe ser inscrito en los diferentes certificados de seguridad que debe tener cada buque.

El número OMI comprende dos partes; un elemento numérico variable a 7 cifras y un prefijo alfabético fijo "IMO" por ejemplo IMO1234567. Este número es de mucha ayuda para los buques de pasajeros y aquellos que participan en el comercio marítimo y también para el armador, autoridades y demás.

6.1 El número *Maritime Mobile Service Identity* (Servicio Móvil Marítimo Internacional)

Este número de identidad de Servicio Móvil Marítimo es una serie de nueve cifras que identifican de manera única las estaciones radioeléctricas de Servicio Móvil Marítimo Internacional. Éste código es atribuido a un buque de tal manera que lo tenga cada matriculación correspondiente a un número de Servicio Móvil Marítimo Internacional. También, se le adhiere a la carga embarcada al buque. Tal es así que una simple maleta puede tenerlo ya que en el salvamento en el mar se da que pase de una maleta a otro buque.

7. Restos de Naufragios Marítimos

Brevemente se tratara lo que muchos estudiosos han olvidado clasificar o considerar como parte del Derecho Marítimo y que son los denominados restos marítimos.

7.1. Sistema mexicano

En el Código Civil Federal mexicano en el título cuarto de la propiedad capítulo I de las Disposiciones Generales.

Artículo 830.- El propietario de una cosa puede gozar y disponer de ella con las modalidades y disposiciones que fijen las leyes.

La reglamentación de los restos de los naufragios protege los intereses del inventor y del salvamento. El espíritu de la ley profundiza sobre los cambios de los efectos de las modificaciones sucesivas sufridas por los catástrofes marítimos. Los naufragios marítimos no son considerados como un bien pero debe tener desgraciadamente una propiedad ya

sea porque sea considerado como una amenaza de interés general que reside en la concurrencia de la seguridad de la navegación y de la protección del medio ambiente⁸¹.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ordena en su capítulo IV de las remociones y derelictos o restos de naufragios, el artículo 171 ordena que las embarcaciones pierden su calidad jurídica como tales para convertirse en derelictos o restos de naufragio, pudiendo recuperar tal calidad, si son reflotadas y puestas en estado de navegabilidad.

El artículo 172, define lo que debemos entender por derelictos, las embarcaciones que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad sus máquinas, anclas, restos de embarcaciones y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados ya sea flotando o en el fondo del mar o en cualquier vía navegable o aguas en donde los Estados Unidos Mexicanos ejerzan soberanía o jurisdicción.

Para entender el procedimiento que se debe llevar cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga que se encuentre en peligro de hundimiento, hundido o varado se debe seguir lo que ordena el artículo 167, que a continuación se cita:

Artículo 167.- Cuando una embarcación, aeronave, artefacto naval, carga o cualquier otro objeto se encuentre a la deriva, en peligro de hundimiento, hundido o varado y a juicio de la autoridad marítima, pueda constituir un peligro o un obstáculo para la navegación, la operación portuaria, la pesca u otras actividades marítimas relacionadas con las vías navegables, o bien para la preservación del ambiente, conforme al Convenio de Limitación de Responsabilidad de 1976, deberá llevarse a cabo lo siguiente:

⁸¹ Cabe señalar que, el Estado francés tiene el poder de pronunciarse en lugar del propietario y declarar la pérdida de su derecho así como la venta del naufragio según los términos de la Ley número 1262 de 24 de noviembre de 1961 relativa a la policía de los naufragios marítimos...

I. La autoridad marítima notificará al propietario o naviero la orden para que tome las medidas apropiadas a su costa para iniciar de inmediato su señalización, remoción, reparación, hundimiento, limpieza o la actividad que resulte necesaria, en donde no represente peligro u obstáculo alguno en los términos de este artículo;

II. Previa notificación de la orden al propietario o naviero, en los supuestos en que exista una posible afectación al ambiente marino, la autoridad marítima estará obligada a obtener una opinión de la autoridad ambiental competente;

III. El plazo para cumplir con la orden será de tres meses contados a partir de la fecha de la notificación. De no cumplirse con tal requerimiento, la autoridad marítima estará facultada para removerlo o hundirlo, a costa del propietario o naviero, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones administrativas conducentes; y

IV. Durante el transcurso de las actividades que den cumplimiento a la orden, el naviero o el propietario deberá informar a la autoridad marítima sobre cualquier contingencia o posible afectación al medio marino. Esta obligación no suspenderá el plazo para el cumplimiento de la orden.

7.2 Sistema francés

Los naufragios marítimos son precisamente definidos por el artículo 1 del Decreto número 1547 de 26 de diciembre de 1961 donde se ajustan los naufragios marítimos.

Los restos de naufragios marítimos de un buque, no está sometido a las reglas aplicables al buque, es un objeto que debe ser movido por el propietario ya que no es una *res nullius* ni una *res delictae*, es objeto de propiedad. Tal como lo señala el ordenamiento de Francia, donde la propiedad es un derecho inviolable y sagrado (*Declaration des Droits de l'homme et Du citoyen, art 17*) de la misma forma el Código Civil francés en su artículo 544 señala que las cosas no se pierden por el no uso.

Livre II des biens et des différents modifications de la propriété

Article 544. La propriété est le droit de jouir et dispose des choses de la manière la plus absolue, pour vu qu'on n'en fasse pas un usage prohibé par les lois ou par les règlements.

(Libro II de los bienes y de las diferentes modificaciones de la propiedad

Artículo 544. La propiedad es el derecho de disfrutar y disponer de las cosas de la manera mas absoluta, visto que no se hace un uso prohibido por las leyes o por los reglamentos).

En el derecho francés las disposiciones legales permiten a los propietarios del buque abandonar a sus acreedores, sin embargo el consejo de estado considera que la regla aplicable al buque no sería sobre los restos del naufragio y el propietario de ellos debería ser el responsable de soportar sin límites los costos de su eliminación o destrucción. La jurisprudencia utiliza diferente la regla y dice que se podía abandonar previamente los restos informando al Estado. Sin embargo, en el consejo de estado en conclusión al derecho de abandono previo, se pronunció por decreto y desapareció de la ley.

Finalmente, la OMI adopto el 17 de mayo de 2007 una Convención Sobre la Eliminación de Restos de los Naufragios que apunta a reforzar la seguridad de la navegación y organizar la señalización de restos de naufragios y su eliminación.

Una vez explicado anteriormente lo concerniente al buque, pasaré a enunciar las principales facultades que tiene la gente de mar dentro del buque, así como los tribunales que intervienen en los conflictos marítimos.

CAPÍTULO III

GENTE DE MAR

El objeto del Derecho Marítimo es conocer a las personas del buque tanto las personas morales como las personas físicas que tienen un trabajo exclusivo dentro del buque, puede ser de explotación, de comando, o de servicio. Puede ser el armador, el capitán del buque, el marino, el marinero, etc.

1. ARMADOR, explotación del buque en México

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos dispone en su artículo dos poner fracción que el armador o empresa armadora, es de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones, sin embargo, el armador será considerado como el propietario de la embarcación, además de que, podrá celebrar todos los contratos de fletamento que considere pertinentes dándole aviso a la autoridad marítima. Cabe señalar que dicha definición resulta somera y escasa toda vez que, el armador es quien se considera como el responsable de un buque y de todas las responsabilidades que pueden caer en él.

1.1 The single ship company (La compañía de un solo barco)

Esta práctica está hecha por un grupo de sociedades que limitan la salida de los riesgos ligados a la explotación de cada uno de sus barcos, por su parte la Corte de Casación francesa ha dado un avance a la teoría de los buques que permiten al armador crear estructuras como *the single ship companies*. Estas compañías son creadas durante la vida marítima del buque y son sociedades de un solo buque, un armador que controla una flota importante, le conviene aplicar una sociedad por buque. En lugar de constituir una sociedad de armamento que sería el dueño de todos los buques de su flota deberá constituir mejor una sociedad por cada buque. Si la explotación de uno de sus barcos sale mal, los acreedores tomaran solo el capital de ese buque y no el capital de todo el grupo de los barcos.

1.2 Armador como persona pública

El Estado puede ser persona pública, con excepción de los buques militares o que presten un servicio público. En la época del socialismo existía un régimen exclusivo de la propiedad privada, ellos preferían interponer entre ellos una sociedad de explotación el cual no duro mucho, también se presento un poco en el derecho francés, dentro de las situaciones excepcionales en tiempo de guerra donde el Estado era el armador por requiza o fletamento.

Se da con mucha frecuencia la situación de que el armador es una sociedad de acciones donde estas le pertenecen en parte o en todo, pero, hay sociedades que son creadas por el Estado, por ejemplo en países que están en vías de desarrollo, como es el caso de la Compañía Nacional Algeriana de Navegación (CNAN) y la Compañía Marroquí de Navegación (COMANAV), hay sociedades del Estado que son muy prestigiosas como es

el caso de la Compagnie Général Maritime (CGM), que resulto de la fusión de Messageries Maritimes y de la Compagnie Général Transatlantique sociedades de capital donde el Estado participa desde 1911 para la mensajería marítima y en otra desde el año de 1933 que es la Compagnie Général Transatlantique.

La intervención del Estado en la explotación de un buque no es razón para crear un problema, es determinar qué régimen jurídico es aplicable a las relaciones del Estado como propietario de un buque fletado o requizado. Aquí es donde se aplican los conocimientos de derecho administrativo cuando se trata de requiza, para no confundir al fletamento. Si hay un contrato entre el Estado y el propietario de un buque son las reglas de derecho privado sin que tenga una cláusula exorbitante. Pero el problema no termina ya que a veces no se sabe como se debe actuar con una sociedad donde participa el Estado y se tiene una relación con terceros.

La copropiedad de navíos es una institución vieja que fue utilizada en la Edad Media y fue particularmente importante en Inglaterra. En Inglaterra así como en los países bajos como Banian en Genovia, los quirates son las partes en que esta dividido un barco y estaba dividido en 24 *carati*⁸² que podían ser divididos en tercios o cuartos, así la copropiedad británica era un grupo de personas que se conocían y se traducía como una solidaridad familiar o lugareña, así la sociedad genovesa era una sociedad solidaria de capital que se acercaba mucho a la sociedad de participación moderna.

Las primeras Convenciones Internacionales, tal como la Convención de 1910 sobre el Abordaje, o la Convención de 1926 Sobre Privilegios Marítimos no excluyen el dominio de

⁸² El *carati* viene del árabe, que es la forma en que esta dividido un barco, que en el sistema mexicano serían los quirates, entonces el buque esta dividido en 100 quirates.

aplicación a los buques de guerra o los buques que estén al servicio público. También es aplicable para los buques de comercio pertenecientes a un Estado.

Hay una convención más precisa sobre inmunidades de buques del Estado, estos buques serán regidos concierne a las reclamaciones relativas a su explotación o de las mercancías transportadas por ellos "las mismas reglas de responsabilidad y las mismas obligaciones que le son aplicables a los buques de carga o de armamento privado" así como el mismo tribunal y las reglas que se les aplica a los de comercio privado. El texto más reciente en la materia es la Convención de las Naciones Unidas Sobre las Inmunidades Jurisdiccionales de los Estados y de sus propiedades firmada en Nueva York el 17 de enero de 2005, confirmaron los textos anteriores en artículo de la Convención.

La copropiedad de un buque no se puede calificar como una indivisión, más bien como una sociedad creada independientemente, en la sociedad los socios no son propietarios de un bien sino que ese bien es parte de una sociedad, entonces podemos decir que la copropiedad de ese buque es una sociedad moral. Estas reglas están escritas en el artículo 11 al 30 de la Ley francesa de 3 enero de 1967 para los estatutos del buque. La gestión de un buque pertenece a una sociedad de quirates que es ejercida por la mayoría de las partes, en donde las partes actúan por medio de actas, tales como, las de endeudamiento o aportaciones de fondo. Se puede decir que los socios tienen un título, para el jinete de la copropiedad como son las actas corrientes.

El mandatario de una misión larga, donde el gana la copropiedad a consideración de los títulos, y las actas de consignación como de designación, de dimisión y revocación, se deben hacer publicas y con la ficha de la matricula del buque. De todas formas el no

puede hipotecar el barco ya que los copropietarios si representan más del cuarto de su valor, no podra realizarlo; La ley permite designar varios comisionistas.

1.3 Armador francés

La ley Francesa hace una definición de lo que es el armador; "el armador es quien explota el buque en su nombre que puede tener la propiedad o no" legalmente por la aplicación de disposiciones del Código de Trabajo Marítimo "es considerado como armador, todo particular, toda sociedad, todo servicio público, para quien arma un barco" es raro ver en la práctica pero el armador puede ser una persona física "el buque es explotado por los armadores organizados individualmente o en copropiedad, o por las sociedades de armamento constituidas conforme al derecho común". El ejercicio individual de la actividad del armador es limitado a ciertos tipos de navegación, como ya lo observamos en el apartado correspondiente.

La sociedad de armamento algunas veces esta constituida para la explotación de una sola actividad del armador y entonces estamos hablando de *the single ship company*, en segundo lugar el ejercicio de la actividad del armador está hecha para que esta sea un medio para ser una copropiedad del buque pero es una sociedad única en su tipo que es llamada sociedad de quirates.

La ley francesa determina que: "la propiedad o las copropiedades de un buque serán presumibles de llamarles armadores". Esta definición no hace la distinción directa entre lo que es propietario y armador, debería implicar hacer una distinción entre armador propietario y armador no propietario.

Constitución de una copropiedad, los estatutos de una copropiedad deben precisar cuáles son las modalidades de la copropiedad de su administración y su disolución. El contrato

de copropiedad, hay que decir que la copropiedad no se aplica estrictamente a un buque como uno solo. Tres personas pueden ser juntos copropietarios de muchos buques, como la mayoría de los contratos; el contrato de copropiedad debe ser por escrito so pena de nulidad y se indica la parte de interés de cada copropietario que es conocido como "quirates" vocablo de origen árabe *quirataire* que designa la copropiedad de los buques.

Hay quirates ocultos, la persona que dio fondos para la adquisición del buque exige una garantía y una parte de la copropiedad pero no quiere que aparezca su nombre en el acta de *fransication* (en el caso del derecho francés), la situación es considerada para los tribunales como lícita, en caso de que no pudiera ejercer su derecho contra los terceros lo podrá ejercer como dueño ante los demás quiratarios, entonces no se puede considerar al quiratario oculto como un copropietario.

La administración de la copropiedad es la que toma las decisiones fundamentales y tiene la competencia de reunir a los copropietarios y la gestión cotidiana, además puede ser considerado como gerente. Podemos decir tras una reforma a la Ley francesa de 3 de enero de 1967 en su artículo 11 ordena "a la mayoría de sus intereses" a la mayoría de las partes de copropiedad y no a la mayoría de los copropietarios o sea si un propietario tiene 18 quirates de 24 el puede ejercer la mayoría. Sin embargo, en el artículo 12 de la misma ley dice "no obstante toda cláusula contraria a las decisiones de la mayoría son susceptibles de recurso ante la justicia de la parte de la minoría" ya que, si se pone en peligro esa parte de la minoría podrán por designación del tribunal nombrar un gerente provisional.

Si se designa al gerente por acuerdo de todos los copropietarios y se revoca ese poder de la misma manera, en caso de ausencia del gerente serán considerados por el artículo 15

de la Ley de 1967 como gerentes comunes todos los copropietarios, la Ley de 1967 no habla de responsabilidad pero se aplican los principios del contrato de mandato y solo es responsable de los contratos concluidos a cuenta de los copropietarios y cuando comete un error.

La disolución de la copropiedad no puede ser dada por la sola decisión de un solo copropietario, puede ser porque se acabo el objeto principal del contrato o porque ya no quieren seguir con la copropiedad y la explotación del buque, entonces la copropiedad se puede disolver por justa causa o por mandato judicial.

1. 4 El armador como persona física y como persona moral

Ciertos sistemas jurídicos previenen que las empresas de armamento podrán tomar la forma de una persona moral específica, una "*Sociedad Marítima*" termino que se usa en el derecho griego. Diferente en el derecho Francés que no existe para la explotación de buques, pero si le exige que sea una persona moral. El armador podrá ser una sociedad formada por personas en una sociedad de responsabilidad limitada, en una sociedad anónima, o dentro un grupo de interés económico. Después de la Ley francesa de 21 de julio de 1985 podrá tomar la forma de una sociedad unipersonal, después de la Ley francesa de 3 de enero de 1994 podra ser una sociedad por acciones simples.

2. EL CAPITÁN, comandante del buque

El capitán es considerado como parte de la tripulación y presta un servicio dentro de un buque o artefacto naval, el capitán deberá tener una profesión ya que es egresado de una escuela náutica mercantil, con título y cédula profesional, técnica y practica sobresaliente de los demás miembros de la tripulación de una embarcación.

El Reglamento de la Ley de Navegación mexicana, hace una clasificación de los capitanes y los define como:

1. Capitanes de altura: contando con la experiencia de un mínimo de cinco años al mando de las embarcaciones mayores de 5,000 unidades de arqueo bruto.
2. Capitanes de marina: contando con un mínimo de tres años de embarcaciones mayores de 3,000 unidades de arqueo bruto, y
3. Piloto naval: con un mínimo de dos años al mando de embarcaciones mayores de 500 unidades de arqueo bruto.

2.1 Atribuciones del capitán en el derecho mexicano

Cada embarcación deberá contar con un capitán o patrón que este a bordo, y estará a cargo de esta mientras no sea relevado, dentro de los distintos cuerpos normativos internacionales el capitán posee ciertas facultades que son determinadas en las leyes de la materia, en México posee muchas facultades, como:

- Será a bordo la primera autoridad (no podrá someter sus decisiones a los criterios de las administraciones portuarias).
- En alta mar será considerado representante de las autoridades mexicanas.
- Representante del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de las embarcaciones.
- Es responsable de las embarcaciones o artefactos navales, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice, aun cuando no se encuentre a bordo.
- Mantendrá el orden y disciplina a bordo de las embarcaciones.

- Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos (en caso de que el capitán no pueda lo realizará el primer oficial).
- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal.
- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos de acuerdo al Código Civil Federal.
- Ejercer autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

Comenzaré por explicar los actos civiles; tal cual el Código Civil Federal y local no le confieren una calidad específica de federatario público, sin embargo, cuando una persona nace a bordo de una embarcación y como lo señala la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en su artículo 30 fracción IV, serán considerados mexicanos, por nacimiento, a su vez, el Código Civil Federal determina si un nacimiento ocurre a bordo de un buque nacional, se levantará el acta de nacimiento, que autorizará el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos que se encuentren a bordo. Cuando la embarcación arribe al primer puerto mexicano se entregará al Oficial del Registro Civil, para que asiente el acta, si no hay oficial del Registro Civil será entregada a la autoridad local, para que la envíe al oficial del Registro Civil en el domicilio de los padres, para que sea asentada en los libros correspondientes.

El mismo procedimiento se realizará cuando una persona fallezca dentro de una embarcación mexicana (Artículo 125 del Código Civil Federal mexicano), cumpliendo con los requisitos del artículo 119 del Código antes mencionado.

Otro de los actos civiles a los que haremos referencia es con relación al testamento marítimo, el cual se encuentra regulado en los artículos 1583 a 1592.

Con los siguientes requisitos a cumplir; será escrito en presencia de dos testigos y del capitán, será leído, datado y firmado, y en todo caso deberán firmar el capitán y los dos testigos. El testamento se hará por duplicado y se conservara un ejemplar dentro de los papeles de la embarcación haciendo la anotación correspondiente, si el buque arriba a un puerto donde haya agente diplomático, cónsul o vicecónsul mexicanos, el capitán depositara uno de los ejemplares del testamento, fechado y sellado, con una copia de la nota que debe constar en el diario de la embarcación, el agente diplomático o consular levantará acta de entrega y remitirá con el testamento y anexos al Ministerio de Relaciones Exteriores “el cual hará publicar en los periódicos la noticia de la muerte del testador, para que los interesados promuevan la apertura del testamento.

En materia administrativa; El capitán será considerado en alta mar o en aguas extranjeras como representante del ejecutivo federal y como autoridad marítima suprema, así como una de sus funciones actuará como auxiliar del Agente del Ministerio Público, cuando se cometan delitos a bordo de la embarcación, así como los casos señalados anteriormente para ser oficial del Registro Civil y como notario en los casos del testamento marítimo (Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana).

Los actos del capitán serán calificados provisionalmente y en cuanto arribe a un puerto mexicano serán calificados por las autoridades en tierra.

Atribuciones comerciales en el derecho mexicano; El capitán funge como agente del armador dentro del viaje, así como mantener en buen estado las mercancías que le fueron confiadas, dentro de esta modalidad podrá tomar las medidas de salvamento, echazón, desviación, etc.

De la protección de la mercancía pasará a ser agente del propietario de las mercancías pudiendo negociar con las mercancías y las demás opciones antes señaladas.

No se posee en México una Ley Penal Marítima o de Disciplina Penal Marítima como muchos de los países poseen como parte de sus legislaciones, en México los delitos penales se catalogan dentro del Código Penal Federal, encontrando delitos calificados como penales marítimos se encuentran: no prestar auxilio a personas en peligro, la apropiación de restos de naufragios, la piratería, aplicando la teoría de que el buque es territorio del Estado, teoría que ya comentamos y estamos en desacuerdo ya que el buque está calificado dentro de los bienes muebles, pero de acuerdo a esto el capitán tendría la capacidad de actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal, así que podrá practicar las diligencias correspondientes, podrá perseguir y detener al delincuente, y formara un expediente que será entregado junto con el delincuente a la autoridad federal más próxima, entonces conocerá un juez federal atendiendo al artículo 104 fracción cuarta que será catalogado como materia federal por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, ya que se trata de una cuestión marítima.

2.2 Atribuciones del capitán en el derecho francés

El capitán ejerce funciones comerciales que están enmarcadas en el Código de Comercio francés, no solo escoge su equipo si no que le debe concernir las mercancías, entonces el firma los conocimientos de embarque y tiene la responsabilidad de entregarlos en buen estado, todo esto estaba regulado en el derecho contemporáneo, hoy en día el capitán no elige su equipo, no firma los conocimientos de embarque, tiene solo la calidad de mandatario.

El capitán solo puede actuar con una facultad más amplia cuando no puede comunicarse con el armador, y tiene que responder por los pasajeros o por la mercancía, por ejemplo el podría vender la carga de fruta que se está descomponiendo pero es simple mandatario del armador (al igual que el derecho mexicano).

Atribuciones de representación judicial en la legislación francesa

En el derecho clásico el capitán podía litigar por cuenta del armador de manera activa o pasiva. El artículo 10 del Decreto de 19 de junio de 1969 dispone que solo "el capitán puede recibir todo tipo de actas judiciales y extrajudiciales dirigidas al armador". (*sur le refus a un skipper de toute attribution de représentation judiciaire, voir aix en Provence 2mars 1984 voilier phanthom*).

En materia de derecho penal

La doble calificación del capitán resulta de las disposiciones del artículo 2 de *Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchande* (Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante) que afirma que "la expresión de capitán es designado al capitán o patrón, a falta de la persona quien la ejerce regularmente, de hecho, el comando del buque" la misma definición es dada por la Directiva Comunitaria que fija el nivel de formación de la gente del mar.

El mandatario es el encargado del armador y después está regulado por sus funciones comerciales, el asume y hace sus funciones a bordo del barco así como de las responsabilidades particulares, entonces él es el maestro sobre el buque, en esta forma dice Yves Tassel que concuerda con Pierre Bonnassies "el capitán representa a bordo la norma jurídica".

La línea entre el capitán y su buque es la medida de las sanciones que le pueden ser implicadas, salvo en los casos de fuerza mayor, el lo puede abandonar sin ser sustituido.

El capitán es el oficial de estado civil, oficial de policía judicial, jefe de la disciplina a bordo, solo él es responsable de la conducción del buque, con su suplente, garante de la seguridad del buque, de su equipo y de la protección del ambiente, el capitán es el guardián de la memoria del buque, el ejerce estas funciones a bordo, libremente en tanto al mandatario y el es el encargado del armador.

El capitán en el derecho francés es oficial de estado civil y puede redactar actas de nacimiento pero no de matrimonio, sin embargo, en el derecho italiano tiene conferido ese derecho, aunque puede constatar oficialmente la voluntad de casarse de los futuros esposos en virtud del artículo 59, 988 y 989 del Código Civil Francés, también puede recibir el testamento en términos del artículo 988 del Código Civil en término de la función de un notario.

Es oficial de policía judicial, con la disposición del artículo 28 del Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante Francés, el es competente de proceder en una investigación preliminar cuando conoce de un crimen o de un delito o de una acción cometida a bordo de su buque, es así que puede arrestar previamente a la persona puesta y examinada bajo esas condiciones. Sin embargo, este dualismo se fue modificando por el Senado y el 18 de septiembre de 2007 modifica substancialmente y lo adapta al derecho interno a un derecho comunitario, el lugar y poder del capitán queda bajo el control de la autoridad judicial de acuerdo a lo que ordena el artículo 4 del proyecto de Ley francesa N° 169.

Aún así, el capitán posee de acuerdo al artículo 2 del Decreto de 7 de noviembre de 1960, que ordena "el capitán de todo buque francés o de un buque de guerra, matriculado en Francia metropolitana u otro departamento de otro mar, dentro del interés común está a cargo de todas las personas, de cualquier nacionalidad que estén presentes a bordo por la causa que sea, y en tanto que la necesidad lo exija, será la autoridad del comportamiento y del orden de la seguridad del buque, de las personas embarcadas y de la buena expedición".

2.3 Oficial de Guardia en el derecho mexicano. Capitán guardián de la seguridad del buque en el derecho francés

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mexicana en su artículo 29 hace referencia a lo que siempre debe tener un buque como dentro de su tripulación y es el oficial de Guardia que será para toda embarcación mayor, que dentro de sus principales funciones será actuar como representante del capitán y será responsable ante este para mantener la seguridad de la embarcación, así como mantener el orden, la disciplina a bordo, y cumplir con las órdenes recibidas, ordenará a todos los que estén a bordo de la embarcación, así como para suspender las maniobras u operaciones.

A través de las disposiciones del artículo 5 de la Ley relativa al *Registre International Français (Registro Internacional Frances)*, el capitán es designado así como el oficial de carga en suplencia del primero para garantizar la seguridad de un buque, de su equipo y de la protección del medio ambiente. Los dos son los obligados a garantizar la seguridad, esta disposición está dirigida a la *Cour de Justice des Communautés Européennes* (Corte de Justicia de los Comunautas Europeos) el privilegio de nacionalidad en estos dos empleos dentro del buque, sobre todo en el pabellón Francés son justificaciones de poder público. Ya que estas dos personas deben ser francesas y lo cual es una discriminación

de nacionalidad restrictiva a la libre circulación de los trabajadores en la Comunidad Europea⁸³.

Además de las atribuciones públicas, el capitán tiene atribuciones técnicas, el maniobra y conduce el buque, de la misma forma hay un piloto a bordo que es necesario para la navegación de puertos internos, el es el responsable del buque salvo en esta situación.

2.4 Memoria de un buque

Dentro de la legislación mexicana al señalar las funciones del capitán a bordo de un buque se le otorga la de mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por los tratados internacionales, la legislación y los reglamentos aplicables. Las anotaciones en los libros y documentos que deban mantenerse. Obligación que comparte el capitán con el primer oficial de navegación. Las anotaciones que se harán serán todo lo relacionado a la navegación del buque, así como indicando fecha, hora, y lugar del suceso, y relatar los hechos, esto es para que las autoridades correspondientes observen la vida del buque con los asientos realizados día con día. Además, este diario es uno de los documentos que se deben tener a bordo en todo tiempo dentro de un buque, así como para realizar arribo de embarcaciones cuando se realiza la navegación de cabotaje, las maniobras realizadas y comunicaciones que realice el piloto de puerto, etc.

El capitán en el derecho francés es la memoria de un buque y de un viaje, que debe tener a bordo de su buque: la acta de *francisation*, el papel del equipaje, las cartas-partidas⁸⁴ y los eventos comerciales, los títulos de seguridad y otros certificados reglamentarios para

⁸³ Apuntes de la clase de Droit Sociale Européen de la Universidad de Rouen, invierno de 2011.

⁸⁴ Hay que hacer referencia que no existe hoy un *charter-parties* o un conocimiento en los cuales las Reglas de York y de Amberes no estén incluidas, estas reglas fueron creadas por la International Law Association.

las visitas prescritas; las manifestaciones y otros documentos de aduana concernientes al buque, su carga y los demás documentos que exija la ley.

Hay que considerar también que, está el diario de mar, es el diario a bordo, escrito en su lengua común, y lo debe tener al día. Contiene indicaciones meteorológicas y usos náuticos, la relación de todos los eventos importantes ocurridos en el buque y la navegación, la inscripción es día a día sin dejar nada en blanco y deben ir firmadas todas las hojas por el capitán y se hará todos los días.

El diario de mar y el libro de borda son evidencia salvo prueba en contrario, de los eventos y circunstancias que se relatan, esta regla de Derecho Marítimo es original porque es acorde al capitán y al armador para la cuenta y efectuación de la navegación y es elemento de prueba.

En el derecho argentino se le conoce como el Diario de Navegación, es el libro más importante a bordo. Como en otras legislaciones el libro debe ir encuadernado, foliado, rubricado y sellado hoja por hoja por la autoridad marítima y sin internaciones, raspaduras ni enmiendas. Sin embargo, se habla de otros documentos a bordo tanto en los buques y artefactos navales de nacionalidad argentina en su artículo 83 establece que los buques y artefactos deben tener a bordo: certificado de matrícula, libro de rol, certificado de arqueo, de seguridad y francobordo, documentación sanitaria, diario de navegación, diario de maquinas, lista de pasajeros, libro de quejas en los buques de pasajeros, licencia de instalación radioeléctrica, diario de radio si corresponde y los demás libros y documentos que exijan las leyes y reglamentos, se detalla en los artículos 83 al 88 de la Ley de Navegación 20.099 con una reforma del 2008.

2.5 Las responsabilidades del capitán

En la ley reglamentaria de la materia del país no se encuentra un capítulo destinado a dar el marco jurídico general para determinar la responsabilidad que tiene un capitán al estar a cargo y ser la máxima autoridad a bordo del buque, es necesario que se cree un capítulo especial en donde se logre determinar el caso de los capitanes que cometen maniobras y técnicas no adecuadas en la navegación marítima ya que su responsabilidad podría tener un costo cuantificable en muchos millones de dólares o pesos según sea el caso. Desafortunadamente en México el capitán no posee un seguro de responsabilidad por daños, o que otorgue una fianza para hacer frente a las responsabilidades futuras.

La Ley francesa determina que el capitán responde de todo error cometido durante el ejercicio de sus funciones, la Ley de 1969, artículo 5, da la firmeza de esta regla de responsabilidad civil que permite comprometer la responsabilidad personal de un capitán dentro de las mismas condiciones que las del armador.

El artículo 221 del Código de Comercio Francés enuncia que "todo capitán... [E]s responsable de sus errores, así por las más ligeras, en ejercicio de sus funciones", es estricta la ley pero tras su renovación le da un beneficio de inmunidad de función. Pero el legislador creyó conveniente mantener en la ley de 5 de enero de 1969 lo siguiente: "el capitán responde de todo error cometido en ejercicio de sus funciones" no cambio mucho la regla contemporánea ya que solo cambiaron el texto de la ley. Cuando se comete un error por parte del capitán no se sabe quién va a ser el responsable ya que normalmente no están asegurados, salvo para los casos de error intencional.

La jurisprudencia de *Costedoat* hace énfasis a esta posición contractual del capitán, esa responsabilidad sometida a la consideración de los terceros. La inmunidad a la que

someten a un capitán debe ser entendida como la responsabilidad contractual, es decir, la responsabilidad que acuerda con el armador. Se puede entender mejor con la sentencia del 9 de noviembre de 2004 cuando se dice que "el capitán actúa, sin exceder los límites de la misión que le son impartidas por el armador no acordando la responsabilidad con los terceros. Solo hay que ver si el capitán excedió los límites de la misión para eximirlo o hacerlo responsable".

2.5.1 Responsabilidad disciplinaria y penal

El Derecho Marítimo mexicano se ha quedado estancado, ya que desde su surgimiento apareció con miles de defectos, mezclando términos que se confunden a nivel internacional, en cuanto, a la responsabilidad disciplinaria y penal no hay un código o ley correspondiente que sancione este tipo de actos, hay un intento de ley que trata de prever las cuestiones de contaminación como es la Ley General del Equilibrio Ecológico y la Protección al Ambiente, que regula la preservación y restauración del equilibrio ecológico, así como la protección al ambiente, en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción, que tienen como fin aplicar sanciones administrativas y penales. No tiene una parte en específico destinada a las cuestiones relacionadas al Derecho Marítimo o referente a la navegación marítima, pero es conducente en cuanto al tema de la biodiversidad.

La ley ya mencionada hace de manera breve referencia a algunos tratados y ordena que las embarcaciones deben cumplir con lo señalado en los tratados internacionales referente a la seguridad en la navegación marítima y de la vida humana en el mar, así como a la prevención de la contaminación marina por embarcaciones en lo referente a la aplicación del Convención MARPOL así como al Capítulo VII correspondiente a la prevención y control de la contaminación marina, además de la responsabilidad civil que

provenza de embarcaciones, artefactos navales e industriales costeras. Dentro del mismo tema podremos ocupar a la Ley Federal del Mar aplicable a la contaminación de las zonas marinas, señalando como apoyo al ordenamiento, esta el Plan Nacional de Contingencias para combatir las cuestiones relativas a los derrames de hidrocarburos y demás sustancias nocivas en el mar, que contara con el apoyo de la Secretaria de Medio Ambiente y Recursos Naturales⁸⁵.

El Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante francesa sanciona las faltas graves de carácter administrativo o técnico. El código es muy severo y pone penas muy duras como es el caso de dos años de prisión a todo capitán por infracción a las reglas de navegación o por negligencia, que ocasionen un abordaje, o encallen parte de su buque.

El capitán puede ser penalmente perseguido en caso de cometer una infracción penal de derecho común, se considera culpable de un atentado involuntario a la integridad de una persona, también está severamente sancionado la responsabilidad del capitán en caso de contaminación.

Lo concerniente a los delitos de contaminación están en el Código del Medio Ambiente francés, sanciona así a todo capitán a bordo que contamine involuntariamente, la sanción se puede elevar a diez años de prisión y un millón de euros de multa. También sanciona los hechos de contaminación involuntario ya que es una infracción a las reglas de la convención MARPOL⁸⁶ la pena es de dos años de prisión y una multa de 200 000 euros. Y puede aumentar a 5 años de prisión y 500 000 euros de multa, si el incidente es la

⁸⁵ Es una Secretaria creada por iniciativa del Presidente de la República el Doctor Ernesto Zedillo Ponce de León, el pasado 30 de noviembre de año 2000.

⁸⁶ El 2 de octubre de 1983 entró en vigor el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por buques, del 2 de noviembre de 1973, junto con su protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78), este acuerdo ha sido aceptado por los países cuyas flotas representan hoy en día el 85% del tonelaje mundial de registro bruto, cabe señalar que México no es parte contratante del acuerdo, aun así este se le aplica con base en el Memorándum de París.

causa de contaminación de las consecuencias de una "manifestación deliberada de una obligación particular de seguridad o de prudencia impuesta por la ley o el reglamento" o si el incidental es "un daño irreversible o de particularidad grave" la suma puede ser desde una suma equivalente al valor del buque o a la vez de la carga transportada.

Los tribunales jamás se van a ir a la aplicación máxima de las penas previstas por los textos, la multa puede ser en todo o en parte del valor de la carga del armador ya que los tribunales no se miden en este sentido pudiendo condenarlo a pagar hasta el 90 por ciento de la multa. Entonces las responsabilidades del capitán son atendidas por las disposiciones de la Ley francesa de 13 de mayo de 1996 y por la Ley de 10 de julio de 2000.

2.6 Contratación y despido del capitán del buque

Antiguamente los Códigos de Comercio de México de los años de 1884 y 1889 establecieron los principios de indemnización por riesgos de trabajo, además de que protegían al marino que estuviera enfermo, y gozaría de su salario, y asistencia médica. Afortunadamente la Ley Federal del Trabajo le asigna un capítulo destinado a regular el trabajo de mar, es así que lo encontramos en los artículos 187 a 214 llamado Trabajadores de los Buques, que es aplicable para cualquier trabajador de los buques, independiente de la clase de buque, solo con el requisito de que sea de bandera mexicana, quedan sujetos a estas disposiciones las siguientes personas:

1. Capitanes,
2. Oficiales de cubierta y de maquinas,
3. Sobrecargos y contadores,
4. Radiotelegrafistas,

5. Contraмаestres,
6. Dragadores,
7. Marineros,
8. Personal de cámara y de cocina, y
9. Todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.

Sin embargo, no se considera como relación de trabajo a aquellas que se hayan introducido a la embarcación y que tenga como fin devengar con trabajo el precio del pasaje, los famosos polizontes.

En cuanto a los trabajos que se prestan a bordo de las embarcaciones, las legislaciones han sido muy protectoras, y consideran que el desempeño de este trabajo solo se desarrolle por nacionales, en este caso serian por mexicanos por nacimiento, además de que los capitanes poseerán una de las facultades ya señaladas en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos la calidad de representantes del patrón, que la Ley Federal del Trabajo hace referencia una vez más.

En cuanto a la formalidad que debe seguir el contrato de trabajo debe ser de manera escrita en cuadruplicado cumpliendo con los requisitos del artículo 195, un ejemplar quedara en poder de cada una de las partes, y el otro será remitido a la capitanía de puertos o al cónsul mexicano y el cuarto a la inspección del trabajo donde se estipularon.

Hay una parte importante que es diferente a las demás obligaciones concerniente a los patrones que por ser un trabajo que se presta en alta mar, los patrones deben proporcionar a bordo alojamientos cómodos e higiénicos para que la tripulación pueda descansar, proporcionar alimentos, así como, las demás obligaciones especiales previstas en el artículo 204 de la Ley Federal del Trabajo.

El derecho del trabajo de la gente de mar es muy distinto en varios puntos como en las obligaciones del patrón y las de los trabajadores, la terminación de la relación de trabajo no se puede dar en determinadas circunstancias. Por ejemplo, por la movilidad y característica de permanencia del buque de estar en alta mar o puertos extranjeros, la misma ley contempla unas fracciones al tráfico fluvial, y es una legislación que tuvo avances importantes pero hoy abundan los rezagos.

2.6.1 Contratación en el derecho francés

La contratación y despido de un capitán es un testimonio de confianza que existe entre el armador y el capitán.

El contrato de un marino está regulado fuertemente por la administración marítima, así como las licencias de los marinos eran muy bien reguladas en el derecho francés. Por otro lado, el capitán no tiene una reglamentación tan estricta, sin alguna intervención de la autoridad marítima como lo señala el artículo 103 del Código de Trabajo Marítimo. Sin embargo, la libertad que tiene el armador de contratar al capitán no es tan discreta ya que debe contratar a un capitán que este acorde a la profesionalidad que exige la ley para todos los marinos y de contar con los títulos apropiados⁸⁷.

El Code du Travail Maritime (Código de Trabajo Marítimo), es el texto que enuncia que "el contrato de contratación marítima concluye entre el armador y un capitán tomando en cuenta las condiciones marcadas en el título V" siempre se aplicaran las disposiciones de

⁸⁷ Durante mucho tiempo estuvo regulado por reglas particulares, según la Ordenanza de la Marina en el artículo 4 del título VIII del libro segundo, y el artículo 109 del Code du Travail Maritime (Codigo de Trabajo Marítimo) enuncian que "el armador siempre puede contratar al capitán", la autorización de la autoridad marítima no es necesaria.

mandato ya que la confianza a un capitán por parte del armador es indispensable para el procedimiento de licenciamiento del capitán.

2.6.2 El contrato de compromiso marítimo

Todo contrato de compromiso marítimo concluye entre un armador o su representante y un marino, ya que tienen por objeto un servicio a cumplir a bordo de un buque en vista de una expedición marítima, es un contrato de compromiso marítimo regido por las disposiciones del *Code du Travail Maritime* (Código de Trabajo Marítimo). Este contrato se somete a un formalismo particular, y presenta unas características particulares ya que pertenece a la rama de trabajos especiales por el lugar de trabajo en donde se desempeña. Después de su apertura en el Registro Internacional Francés, el contrato le permite trabajar a un marino a bordo de un buque francés⁸⁸.

Formalismo

El contrato de compromiso marítimo debe ser obligatoriamente por escrito, sanciona y tiene por nulas las cláusulas que no estén por escrito, y se le tiene que dar vista al director de negocios marítimos.

El papel del equipaje que es un título de navegación dentro de los buques y que les autoriza a tomar el mar a los marinos y marineros, está redactado en una lista anualmente por la administración, esta contiene la lista de los marinos que se encuentran a bordo en virtud del contrato de compromiso y permite comprobar que los empleos de los marinos cumplan con las exigencias de seguridad⁸⁹.

⁸⁸ En la actualidad existen otros contratos de trabajo marítimo, pero el contenido cambia y no podemos considerarlo como un contrato compromiso.

⁸⁹ Artículo 56 del Decreto francés de 30 de agosto de 1984.

Citaré algunas legislaturas que abundan con mayor precisión el tema como son:

- Convention International N° 180 du 22 octobre 1996 Sur le Durée du Travail et les Effectives des Navires. (Convención Internacional N° 180 de 22 de octubre de 1996, Sobre la Duración del Trabajo Efectivo en los buques)

- Dos directivas de la Comunidad Europea, les Directives N° 2003/88/CE Concernant Certains Aspects de l'Aménagement du Temps de Travail et N° 1999/63/ CE Concernant l'Accord Relatif a l'Organisation du Temps de Travail des Gens de Mer. (Las Directivas N° 2003/88/CE conciernientes a ciertos aspectos de planificación del tiempo del trabajo y la N° 1999/63/CE concerniente al acuerdo relativo a la organización del tiempo del trabajo de la gente de mar).

- 14 articles du Code du Travail Maritime sur 130, les articles 21, 24,24-1, 24-2,24-3,25,25-1,25-2,26,26-1,26-2,28,29 et 30. (14 artículos del Código de Trabajo Marítimo sobre el 130, los artículos 21, 24, 24-1, 24-2,24-3,25,25-1,25-2,26,26-1,26-2,28,29 et 30).

Estas leyes mencionan las horas de trabajo de los marinos ya que la mayoría de los accidentes ocurren debido al cansancio de los mismos. El tiempo cotidiano de trabajo es de 8 horas, 14 máximo; deben tener un reposo mínimo de 10 horas por día.

La duración normal de un contrato de trabajo de un marino es de 35 horas por semana y un máximo de 10 horas por día, salvo que se presenten circunstancias en las que se encuentre en peligro la seguridad y cuando no se cuente con el suficiente personal. Hay reglamentación particular aplicable para las vacaciones pagadas, en principio están dentro de un período de vacaciones globales, que varea entre 14 días para los pequeños navíos y de 17 días para los buques petroleros.

El salario de los marinos es libremente fijado por el contrato de compromiso respetando la legislación y el mínimo de salario mínimo y las convenciones colectivas. Puede ser que se les pague por mes, por viaje, o por la pesca de los marinos, también hay que tomar en cuenta las horas extras que se trabajaron por parte del marino. La prescripción de la acción de pago de salario es de cinco años. Hay ocasiones en que se le puede adelantar el sueldo al marino ya sea antes de partir del puerto, pero, este no puede exceder de un mes de salario.

3. Tripulación en el derecho mexicano

Haremos breve referencia a las personas más importantes que son parte de la tripulación a bordo de una embarcación o artefacto naval.

- Primer oficial: es el segundo al mando después del capitán, y el mismo que supe al segundo para cumplir con las obligaciones y deberes que le impone la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, pero sobre todo será el segundo en llevar la navegación de la embarcación.
- Oficial de guardia: debe estar siempre en toda embarcación y se encargara de la seguridad de la embarcación.
- Jefe de maquinas: es el responsable del departamento de máquinas y tienen encomendada la dirección, supervisión y mantenimiento de los sistemas de propulsión y servicios auxiliares del barco.
- Radio-operadores: son las personas que cumplen con las certificaciones y están calificados para la seguridad de la gente de mar.
- Marineros: el que profesa o entiende el arte de la marinería. Todo hombre sin carácter de oficial, suboficial o niobra, faenas de cubiertas, conservación del buque.
- Técnicos: no son considerados parte de la tripulación a los que presten funciones de instrucción, capacitación, supervisión y administración.

3.1 Tripulación en el derecho francés

El marino

El marino de antaño era reclutado por el capitán y solo para un viaje, el derecho francés en la actualidad no permite esas condiciones, ya que la reclutación la ejerce toda persona comprometida con un armador o embarque por su propia cuenta para a bordo de un buque francés, es un empleo permanente escalafonado, a la conducción, al entretenimiento y explotación de un barco. Como leeremos el capitán es considerado también como un marino. El *Code du Travail Maritime*, (Código de Trabajo Marítimo) que contiene el derecho de trabajo especial aplicable a un marino lo define como: "cualquiera que se comprometa con el armador o con su representante para servir a bordo de un buque" el mismo artículo previene que a bordo de buques franceses el capitán y el oficial de carga y su suplencia deben ser franceses, y los demás miembros del equipo deben ser de alguna nacionalidad que pertenezca a la Comunidad Europea o de un Estado que sea parte del Espacio Económico Europeo.

La Circular de 27 de febrero de 1968 mantiene el procedimiento de matriculación, los marinos continúan inscribiendo las fichas que existían antes de 1965. Después de la inscripción todo marino aparece en las listas de matriculación, la administración les libera un *livret professionnel* (libro profesional), sobre ese *livret* deben figurar los elementos de individualización del marino, los diferentes diplomas que posee, así como los diferentes *engagements* (compromisos) suscritos por él.

La reglamentación de la *livret professionnel* puede estar fundada en un texto internacional, en el artículo 8 de la Convención número 22 de la OIT que entro en vigor el

5 de abril de 1928⁹⁰ y previene que todo marino debe recibir un documento que contenga la mención de sus servicios a bordo de un buque, documento que tiene valor internacional para los marinos.

Por otro lado existen condiciones particulares para el ejercicio de la profesión de un marino, si toda persona puede ejercer libremente cualquier otra profesión, no es lo mismo para un marino, para poder ser marino en un buque francés se necesita reunir varias condiciones que se precisan en el Decreto de 7 de agosto de 1967.

El Decreto de 1967 define a bordo de su dominio una condición:

Se aplica a toda persona comprometida a ocupar a bordo de un buque francés un empleo permanente relativo al mercado, a la condición y entretenimiento de la explotación de un buque.

El mismo Decreto da la definición de lo que es un buque, "todos los navíos de mar tales que deben ser, y comprenden las ingenierías flotantes que efectúan una navegación en las aguas marítimas. Una plataforma que amarre a un poste fijo y que no efectúe alguna navegación, no es un buque, entonces, las personas que trabajan sobre esa plataforma no responden a la calificación de marino".

Este decreto además de las ventajas que dio en su momento, ofreció la unificación de la profesión del marino, ya que antes se hacía la distinción entre ayudante de cocina, los que hacían la conducción, o los que prestaban servicio a los pasajeros.

⁹⁰ Convención no. 122 de la Organización Internacional del Trabajo. Dichas Convención se encuentra también firmada y ratificada por el Estado mexicano.

Los marinos deben tener un certificado de aprendizaje marítimo otorgado por un colegio de aprendizaje, o un certificado de aptitud profesional otorgado por la enseñanza técnica, los oficiales deben tener un diploma correspondiente a su función.

En el caso de México, los títulos profesionales y libretas de mar están acorde a lo que dispone el Convenio Internacional Sobre Normas de Formación, Tripulación y Guardia para la Gente de Mar y demás Tratados Internacionales (Artículo 32 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, referente a la Educación Marítima Mercante).

Una Directiva de la Unión Europea de 21 de diciembre de 1988 prevé el reconocimiento de los diplomas de enseñanza superior y la sanción de la formación profesional (una duración mínima de 3 años para el caso de Francia). Si bien la igualdad de género es ahora un tema que ya está muy rebasado en Europa, no hay problema para que cualquier hombre o mujer sean libres de acceder a todo empleo Marítimo.

4. Leyes aplicables al Derecho Marítimo

La unificación del Derecho Marítimo se hace cada día más internacional ya que los mismos intereses y las relaciones comerciales las exigen día a día, así como los reportes jurídicos, es así que el ordenamiento internacional ve por este tipo de unificación que se elabora por las instituciones internacionales y que muchos de los países abandonan su derecho interno para poder tener una homogenización de Derecho Marítimo, para tener concesiones recíprocas y dejar de lado la diversidad.

4.1 Principales leyes mexicanas

Haré una breve mención de las leyes que con más frecuencia se utilizan en el Derecho Marítimo, sin descartar que existen más leyes que se utilizan para diversos actos jurídicos, por lo amplio que es el Derecho Marítimo sería imposible enunciar cada una de las leyes con las que tiene contacto, además de los Tratados y Convenciones Internacionales que se tienen firmados, los usos y costumbres.

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, referente al artículo 89 fracción XIII y 73 fracción XIII, 104 fracción IV.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos, publicado el 1 de junio de 2006, el mayor cuerpo normativo de Derecho Marítimo.
- Reglamento de la Ley de Navegación, que llena las lagunas de la Ley antes mencionada.
- Ley de Puertos, regula los puertos, terminales, marinas e instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.
- Reglamento de la Ley de Puertos, complementa las disposiciones de la Ley.
- Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable: regula, fomenta y administra el aprovechamiento de los recursos pesqueros y acuícolas en el territorio nacional y las zonas sobre las que la nación ejerce su soberanía y jurisdicción.
- Ley Federal del Mar: es de jurisdicción federal, rige en las zonas marinas que forman parte del territorio nacional y, en lo aplicable, más allá de éste en las zonas marinas donde la nación ejerce derechos de soberanía, jurisdicciones y otros derechos.
- Código de Comercio: referente a los comerciantes y sus actos de comercio.

- Ley General de Sociedades Mercantiles: para la constitución y funcionamiento de las sociedades mercantiles.
- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito referente al conocimiento de embarque.
- Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros, regula de manera específica el seguro marítimo.
- Ley Sobre el Contrato de Seguro; referente a las figuras jurídicas que se usan en el seguro marítimo.
- Ley Federal del Trabajo: referente a las personas que prestan un servicio especial sobre los buques.
- Código Penal Federal: referente a los delitos penales que se cometen en los buques.
- Código Civil Federal, referente a los testamentos marítimos, se usa supletoriamente para las hipotecas marítimas.

4.2 Principales leyes francesas

Las grandes leyes marítimas del siglo pasado aportaron el *Code du Travail Maritime* (Código de Trabajo Marítimo) en 1962 y *Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchante* (Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante) del mismo año, como señalan los especialistas en Derecho Marítimo francés dicen: que el primero no puede estar solo y así que aparece el Código de Trabajo, mientras que el segundo necesita una reforma de fondo⁹¹.

⁹¹ Tassel, *Les agents et les auxiliaires*, in droits maritimes, dalloz, 2006, p. 233.

El Derecho Marítimo es un conjunto de reglas heterogéneas desde un punto de vista práctico, ya que muchas de estas continúan unidas a otras legislaciones y que determinan su aplicación, a continuación se citan algunas de las leyes que regulan el Derecho Marítimo francés.

- Droit du Navire et de la Navigation Maritime (Derecho del buque y de la Navegación Marítima)
- Ley número 67-5 del 3 de enero de 1967, relativo a los estatutos del buque y de los otros navíos de mar por el Decreto número 67-967 de 27 de octubre de 1967 sobre los estatutos de buque y el Decreto número 68-65 del 19 de enero de 1968, relativo a las eventualidades del mar.
- Droit commercial (Derecho comercial).
- Ley N° 66-420 de 18 de junio de 1966 sur les Contrats d'Affretement et du Transport Maritime. (Ley N° 66-420 de 18 de junio de 1966 sobre los contratos de fletamento y del transporte marítimo).
- Ley N° 69-8 de 3 de enero de 1969 relativo al armamento y ventas marítimas.
- Droit des Assurances (Derecho de los seguros).
- Ley N° 67-522 relativa a los seguros marítimos complementado por el Decreto N° 68-64 de 19 de enero de 1968, estos textos están integrados en el Code des Assurances (Codigo de Seguros) por un Decreto del 16 de julio de 1976.
- Droit du travail (Derecho del Trabajo).
- Code du Travail Maritime (Código del Trabajo Marítimo).
- Droit pénal (Derecho pénal).
- Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchante (Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante).

- Code de l'Environnement, Dispositions Répressives Relatives aux Rejets Polluants des navires. (Código del Medio Ambiente y las Disposiciones Aplicables a la Contaminación de los Buques).
- Ley N° 83-581 del 5 de julio de 1983 sobre la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar, la habitabilidad a bordo de los buques y la prevención de la contaminación y el Decreto N° 84-810 del 30 de agosto de 1984 que es relativa.

Sin embargo, el derecho Francés modifico sus normas para tener una mayor homologación en el ámbito internacional, mientras que el tema no es tocado por el Estado mexicano y a su vez deja mucho que desear por los legisladores de nuestro país.

5. INSTITUCIONES INTERNACIONES REFERENTES AL DERECHO MARÍTIMO

En orden cronológico enumeraremos la creación de las instituciones que crean reglas aplicables a las relaciones de derecho privado marítimo que son:

El Comité Marítimo Internacional 1897, la Organización Internacional del Trabajo de 1919, la Organización Marítima Internacional 1958/1979, la Conferencia de Naciones Unidas para el Comercio y el Desarrollo 1964, la Comisión de Naciones Unidas para el Desarrollo del Comercio Internacional 1966, éstas son instituciones que se distinguen por la especialidad de la materia que se enfocan a cuestiones marítimas, para este trabajo solo estudiaremos las que son mas relevantes para la comprensión de la materia.

5.1 Comité Marítimo Internacional (CMI)

El CMI es una organización no gubernamental fundada en Bruselas en 1897, derivada de la International Law Association en 1873 que estaba preocupada sobre cuestiones de Derecho Marítimo, con ello en 1890 nacieron las Reglas de York y de Amberes.

Estas reglas de origen privado son regularmente adaptadas por el CMI de acuerdo a sus necesidades, estas constituye de manera *cuasi* sistemático la ley que eligen las partes en los contratos de transportes de fletamento que se acoplan a los regimenes aplicables a las averías comunes.

Las problemáticas a las que se enfrentan los estudiosos del Derecho Marítimo y el querer dotar de cuerpos normativos en esta materia, además de que se aplicara en la mayoría de los países donde se realizan actividades concernientes a la navegación, se veían difusas esas realidades, no fue hasta que un jurista de Amberes, Louis Franck con la colaboración de Charles le Jeuen⁹² y de Auguste Bernaerd⁹³, se llevo a la constitución el 29 de abril de 1886 de la Asociación Belga de Derecho Marítimo; la cual se proponía realizar la unificación del Derecho Marítimo mediante la cooperación, no solo de juristas, sino también de operadores económicos, armadores, aseguradores, banqueros, agentes marítimos liquidadores de averías, etc⁹⁴.

En el espacio de un año fueron constituidas otras asociaciones nacionales y todas ellas se reunieron en un organismo supranacional que se denominó Comité Marítimo Internacional.

⁹² Éste fue un acaudalado asegurador de la época.

⁹³ Primer Ministro belga de la época.

⁹⁴ Berlingieri, Franceso, *Derecho marítimo*, abeledo-perrot, buenos aires, p. 20.

El CMI tiene el objeto de contribuir con los trabajos y los medios apropiados a la unificación del Derecho Marítimo en todos sus aspectos, esta se compone de asociaciones nacionales y multinacionales de Derecho Marítimo, dentro de las cuales sus objetivos es crear leyes acordes a todas las personas físicas o morales que también participan en las actividades marítimas o bien son especialistas en el Derecho Marítimo, el artículo 3 del comité previene que cada asociación miembro se esforzara en mantener el equilibrio entre los diversos intereses.

Sus primeras convenciones datan de 6 de junio de 1897, donde se discute el anteproyecto de una convención sobre el tema de responsabilidades por abordaje, después en 1910 tratan del abordaje y de la asistencia.

La Convención de Bruselas de 10 de abril de 1926 sobre los Privilegios e Hipotecas Marítimas es la fuente del derecho francés en esta materia. Su obra fue hecha en 1967 con tres convenciones firmadas el 27 de mayo, una por la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas, la otra sobre la inscripción de derechos relativos a los buques en construcción, la tercera sobre el transporte de maletas de pasajeros.

5.2 La Organización Marítima Internacional (OMI)

El Comité Marítimo Internacional es una asociación que precedió a la Organización Marítima Consultiva Internacional (OMCI) y que siguió con la siguiente Organización Internacional Marítima (OMI) o sus siglas en ingles IMO.

“Safe, secure and efficient shipping on clean oceans”, es el lema de la OMI que es una organización intergubernamental y especialista de la Organización de las Naciones Unidas, descendiente de una mutación de la Organización Marítima Consultiva Internacional (OMCI) esta última creada en Ginebra el 6 de marzo de 1948 tras una conferencia de la (ONU), comenzó a funcionar hasta que Japón ratificara el instrumento y que permita las condiciones necesarias de su entrada en vigor, son cuestiones sobre todo técnicas. Su papel se limita a adoptar resoluciones y otras recomendaciones que no tienen carácter obligatorio.

Esta organización tiene su lugar en Londres y hoy en día agrupa a 166 Estados, su actividad normativa es variada dependiendo del campo de competencia privilegiada y de la seguridad marítima.

La Convención por lo tanto tiene reglas de Derecho Marítimo que debe hacer la OMI y son conocidas por los acrónimos, y son clasificadas por la organización en cuatro rubros, *maritime safety, marine pollution, liability and compensation, other subjects* (seguridad marítima, contaminación marítima, responsabilidad y compensación, otras materias). Estas convenciones son numerosas y su objetivo es que sean adoptadas.

Sobre todo está especializada en la cooperación de los Estados y la industria del transporte, así como mejorar la seguridad marítima y la contaminación marítima, los recientes estudios son para modificar las convenciones son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar, mejor conocido como SOLAS, y para el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los buques, conocido como MARPOL 78/73.

6. TRIBUNALES INTERNACIONALES

6.1 Tribunal Internacional del Derecho del Mar

El tribunal tiene su sede en Hamburgo (Alemania)⁹⁵. Es un órgano judicial independiente establecido en virtud de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, de 1982, su principal trabajo es la competencia sobre la interpretación o aplicación de la Convención.

El tribunal está compuesto de 21 magistrados elegidos por los Estados partes en la Convención, se eligen de manera secreta y pueden ser reelegidos por mandatos de hasta nueve mandatos renovables, se eligen por su alta reputación por su imparcialidad e integridad y que sean de reconocida competencia en materia de derecho del mar, así que todos los Estados partes pueden acudir al tribunal así como las organizaciones internacionales que forman parte de la convención, además de las instituciones intergubernamentales que no son parte de la convención.

Su primera sesión inaugural fue el 18 de octubre de 1996, un año después de que el tribunal aprobó tres instrumentos importantes para su desarrollo; el Reglamento del Tribunal, que regula todo lo referente a la organización y causas que se someten al tribunal; el segundo instrumento fueron las Directrices sobre preparación y causas en el tribunal; y la Resolución sobre la práctica judicial interna del tribunal.

Diremos que el tribunal puede conocer de las controversias de orden jurídico de manera escrita que las partes firmaron o por notificación de un compromiso, en el cual pueden seleccionar los medios de solución de controversias como Tribunal Internacional del Mar, la Corte Internacional de Justicia, Tribunal Arbitral y Tribunal Arbitral Especial. Sin

⁹⁵ El gobierno de la República Federal de Alemania ofreció dar los locales para que se hiciera la sede del tribunal así como una contribución del mismo gobierno.

embargo, el Tribunal tiene competencia exclusiva sobre dos temas, en la solicitud de la pronta liberación de buques, y de sus tripulaciones, así como de las solicitudes de medidas provisionales hasta que esté constituido un tribunal arbitral.

Otra de las facultades del tribunal es que puede emitir opiniones consultivas cuando este señalada en los acuerdos internacionales relacionados con los propósitos de la convención.

El tribunal debe prever que se dé la representación de los principales sistemas jurídicos en el mundo así como la debida distribución geográfica del mundo, ya establecidos por la Asamblea General de las Naciones Unidas como son Estados de África, Estados de Asia, Estados de Europa Oriental, Estados de América Latina y el Caribe y Estados de Europa Occidental y demás Estados.

El tribunal cuenta de cuatro salas especializadas como es la sala de Controversias de Fondos Marinos, Sala de Procedimiento Sumario, Otras Salas Especiales, y Salas *ad-hoc*.

Finalmente, hay que hacer un señalamiento que el Tribunal no es un órgano de las Naciones Unidas, sin embargo, mantiene relaciones con la Organización de las Naciones Unidas, ya que en el año de 1997 celebró un Acuerdo de Cooperación y Relación con la Organización de las Naciones Unidas, además de participar como observador en la Asamblea General, así como participar en trabajos y sesiones que sean de interés del tribunal.

6.2 Tribunal de Arbitraje en cuestiones marítimas

En el dominio marítimo, dentro de numerosos contratos se comparten sistemáticamente las cláusulas compromiso donde se previene el recurso de arbitraje. Como es en el caso del contrato de construcción naval, los contratos de asistencia marítima, los cuales como veremos, no previenen porque no hay una indemnización precisa de asistencia, la cual será determinada por un árbitro, de la misma manera casi todos los contratos de tipo de fletamento, como los fletamentos por viaje o los fletamentos a tiempo comparten una cláusula de arbitraje, aunque este tipo de cláusulas son muy raras en materia de transporte marítimo.

Los dos principales tipos de arbitraje:

i. Arbitraje institucional: este arbitraje es administrado por una institución arbitral, quien generalmente utiliza sus propias reglas procedimentales expedidas con anterioridad, aunque algunas instituciones aceptan la administración, bajo un juego de reglas distinto al elaborado por ellas. También se puede hablar de arbitrajes semi-administrativos, pues la mayoría de las instituciones, dentro de la variedad de sus servicios relativos a algunas etapas en el procedimiento, como sería el caso de la designación de peritos, entre otros, sin embargo, desde nuestro punto de vista, en estos casos, estaríamos en presencia de un arbitraje *ad-hoc* y no de uno institucional⁹⁶.

ii. *Ad-hoc*: es el arbitraje que se caracteriza por no contar con la intervención de alguna institución arbitral que administre el procedimiento. El tribunal arbitral – pudiendo ser un solo árbitro– se encarga de la administración total y directa,

⁹⁶ Cfr. Rodríguez González Valdez, Carlos, *México ante el Arbitraje Comercial Internacional*, México, Porrúa, 1999, pág. 76.

aunque en ocasiones se pide apoyo a otras instituciones para determinadas etapas, sin que lo convierta en un arbitraje institucional⁹⁷.

Formas de pactar un arbitraje

Las cláusulas compromisorias marítimas siguen las reglas del arbitraje institucional, sin embargo hay dos formas de pactar sujetarse a un arbitraje, en concreto es la cláusula arbitral o el convenio de arbitraje, ya que en él deben estar los elementos básicos del arbitraje a fin de que tanto los árbitros designados como las partes puedan proceder con fluidez a la substanciación del procedimiento arbitral que se trate.

Hay dos maneras de llegar al compromiso arbitral:

- a) desde el contrato inicial mediante una cláusula que contenga los elementos y el acuerdo de someter al arbitraje las controversias que se susciten con motivo de la interpretación o del cumplimiento del contrato y se añadan los elementos en que las partes convengan;
- b) mediante un contrato específico, que generalmente se designa con el nombre genérico de convenio, celebrado después de que el conflicto ha surgido y en que se especifica la naturaleza de éste y el alcance del arbitraje. También en este caso el convenio debe contener los elementos completos del arbitraje⁹⁸. Este tipo de arbitraje se puede pactar al celebrar un contrato o con posterioridad.

La institución de arbitraje es la más importante en materia marítima y es la Cámara de Arbitraje de Londres, quien crea la formula tipo utilizada por la gran mayoría de los contratos de asistencia, como la mayoría de cartas-partidas parten del formalismo de un

⁹⁷ Vásquez del Mercado, Oscar, *Contratos Mercantiles Internacionales*, México, ed., Porrúa, 2009, pp. 347-348.

⁹⁸ Pereznieto Castro, Leonel, y otros, *Arbitraje comercial internacional*, México, ed., Fontamara, 2006, p. 19.

contrato de fletamento previendo el arbitraje en Londres, que es interpretado por los tribunales como una referencia a la Cámara de Arbitraje de Londres⁹⁹.

El arbitraje británico es técnicamente excelente, el procedimiento inglés impone al árbitro reenviar a los tribunales judiciales la pregunta sometida a él, cada vez que un problema de derecho este en debate. La regla es, si esta tenía la ventaja de proceder a los juristas con valores en las decisiones judiciales fácilmente dentro de un dominio importante para no extender el procedimiento, así en 1980 fue completo y en 1996 se acordó que los recursos de los tribunales demoran muy frecuentemente los arbitrajes ingleses que los arbitrajes franceses.

Existe en Francia una cámara de arbitraje especialista, la Cámara de Arbitraje Marítimo de Paris, la cual desarrolla su actividad después de 1960, y que presenta la ventaja de un procedimiento más simple que el procedimiento británico, la competencia de los árbitros no es inferior a la de los arbitrajes ingles. Ciertos contratos previenen también el arbitraje ante la Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio Internacional, mientras que cada gran país marítimo tiene su propia cámara de arbitraje, México continua en la obscuridad.

Arbitraje y tribunal de derecho común. La previsión para las partes de los recursos de arbitraje no excluyen en materia marítima como en las otras ramas de derecho, los recursos eventuales en los tribunales de derecho común.

En primer lugar existe una cláusula compromisoria que no interviene para que las partes puedan regresar a un juez, a la que se refiere y pueda tomar las medidas conservatorias, solo a las medidas para garantizar la ejecución de la sentencia, tal como el embargo de un buque. Paralelamente el juez se refiere a demorar la competencia para conocer de una

⁹⁹ P.Pestel-Debord, *la procédure d'arbitrage en droit anglais*. p. 56.

demanda de previsión fundada en las disposiciones del artículo 809 del Código de Procedimientos Civiles, es así que el tribunal de arbitraje no puede embargar.

En revancha a un tribunal de arbitraje este solo es competente para pronunciarse sobre su competencia, misma que el principio de competencia es prohibir a un juez judicial toda intromisión en la materia, muy favorable para el arbitraje, el principio de competencia es contrario al principio de valor constitucional de rehusar a un juez la facultad de establecer su validez de una cláusula compromisoria. En caso de prohibir la ejecución voluntaria de toda sentencia arbitral francesa o extranjera no podrá ser susceptible de ejecución forzosa después de *exequatur* por la jurisdicción competente.

7. Tribunales que conocen de cuestiones marítimas en México

Siendo la Constitución la máxima ley en la Republica Mexicana, como lo indica en su artículo;

104.-Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer:

....

IV. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo.

De acuerdo a lo que ordena la Constitución, los tribunales federales están facultados para conocer de asuntos marítimos sin embargo, muchos de los juzgados de distrito desconocen su competencia y se declaran incompetentes para conocer de controversias marítimas cuando la máxima ley lo ordena, por otro lado, la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, en su artículo 52 fracción I, ordena que todos los jueces de Distrito en materia de administración conocerán:

I.- De las controversias que se susciten con motivo de la aplicación de las leyes federales, cuando deba decidirse sobre la legalidad o subsistencia de un acto de autoridad o de un procedimiento seguido por autoridades administrativas;

...

7.1 Juzgados de Distrito

Explicaré brevemente que son los juzgados de distrito: son órganos judiciales de primera instancia del Poder Judicial de la Federación, distribuidos en las diversas entidades del país. Se componen de un Juez de Distrito y de un número variable de secretarios, actuarios y empleados¹⁰⁰.

Las principales funciones que desempeña un Juzgado de Distrito son las siguientes:

- Conocer de las controversias que se susciten con motivo del cumplimiento o aplicación de leyes federales en materias civil, penal y administrativa.
- Resolver los juicios de amparo indirecto en las materias civil, penal, administrativa y laboral.

En el caso de los Juzgados de Distrito que llevan a cabo la función de Juzgados de Control, resolver lo concerniente a cateos, arraigos e intervención de documentos.

7.2 Tribunales Colegiados de Circuito

Son tribunales que se integran por tres magistrados y que son competentes para conocer de los siguientes asuntos:

- Los juicios de amparo directos.

¹⁰⁰ *El Poder Judicial de la Federación para Jóvenes*, tercera Edición, Editorial Suprema Corte de Justicia de la Nación, 2010, pp. 149-150.

- Los recursos¹⁰¹ de revisión contra resoluciones emitidas por los jueces de Distrito o los Tribunales Unitarios de Circuito que se deseche una demanda de amparo indirecto, o resuelvan sobre la suspensión definitiva del acto reclamado en el juicio de amparo indirecto, o contra sentencias pronunciadas en amparo indirecto.
- De los recursos de queja emitidas por las resoluciones de los Jueces de Distrito.
- Entre otros.

Las resoluciones de estos Tribunales se toman por unanimidad o mayoría de votos.

7.3 Tribunales Unitarios de Circuito

Son tribunales que están a cargo de un solo Magistrado, en materia de juicios federales, su principal función se podría decir que es fungir como segunda instancia, respecto de los juzgados de Distrito, su competencia es en asuntos que tengan relación con las materias civil, penal o administrativas que es la que nos interesa.

8. Instituciones de Orden Privado

8.1 Tribunales mediterráneos de pesca en Francia

Esta jurisdicción es original ya que antes no existía en el litoral mediterráneo, está compuesto por pescadores elegidos por las partes, tiene a su cargo algunas competencias administrativas, como la determinación de los días de pesca, disciplina colectiva, es competente para reglamentar los litigios profesionales que surtan entre los pescadores y se considera como la última instancia absoluta, sin embargo, es posible un

¹⁰¹ Entiendase por recurso: todo medio de impugnación que se intenta contra una resolución de una autoridad administrativa o judicial, para que esta sea revocada, modificada o anulada.

recurso de casación. Su calidad de jurisdicción fue constatada por la corte de justicia de las comunidades tras una orden del 14 de mayo de 2008.

Los tribunales de comercio, son jueces naturales del Derecho Marítimo, jurídicamente la competencia de los tribunales en materia marítima se funda en el artículo 631 del Código de Comercio frances. Las disposiciones fueron puestas en el artículo L. 411-4 del Código de la Organización Judicial, este texto anuncia que el tribunal es competente para juzgar las contestaciones entre los comerciantes y por otra parte para juzgar las actas de comercio entre todas las personas. El artículo L. 110-2 del Código de Comercio enuncia que la ley califica de asuntos de comercio una lista larga de actas ligadas a la explotación de un buque.

Figuran dentro de la lista no solo los contratos de construcción de navíos de navegación, los fletamentos, los seguros concernientes al comercio del mar, así como los contratos de la gente del mar, o sea los contratos de trabajo de los marinos, y en general todas las expediciones marítimas, sin embargo la materia de trabajo paso a la competencia de Tribunales de Comercio que lo tienen los jueces de paz que son Tribunales de Instancia.

8.2 Tribunal de Comercio y Vehículos Marítimos en Francia

Se da con la Ley de 57-1424 de 31 de diciembre de 1957 y el Decreto de 22 de diciembre de 1958 surge de una discusión y se eleva la competencia a Tribunales de Comercio cuando hay accidentes causados por buques. El primero de estos textos dio la competencia a los tribunales de orden judicial para juzgar todo daño causado por cualquier vehículo. El segundo preciso que la competencia concerniente a los litigios será ejercida solo por los Tribunales de Gran Instancia y de Instancia, estos textos lo que

querían es quitarles la competencia a los Tribunales Administrativos, y el segundo fue para quitarle la competencia a los Tribunales de Comercio. Sin embargo, los textos anteriores no dieron una definición de vehículo y corrían el riesgo de que los tribunales se pudieran excusar, para que tuvieran competencia como es el caso de los abordajes que lo puede juzgar el Tribunal de Comercio, para evitar esos riesgos se creó un tercer texto que fue promulgado por Decreto de 9 de enero de 1960 y enuncia que el Decreto de 1958 no derogaba la competencia de los Tribunales de Comercio para la reparación de los daños causados por los navíos de mar, los barcos de navegación interior y todas las maquinas de transporte por vía de agua.

El Decreto de 9 de enero de 1960 resolvió todos los problemas. Una sentencia de la Corte de Paris de 26 de febrero de 1963 decidió que estaban los Tribunales Civiles que eran competentes para resolver los abordajes entre un navío de guerra y un buque carguero y no los Tribunales Comerciales, los cuales no tenían competencia en los vehículos de la administración.

8.3 Tribunal de Comercio y Navegación de Placer

En términos del artículo 633 del Código de Comercio, la ley da como actos de comercio "todas las expediciones" y el artículo L. 110-2 del nuevo código retoma la expresión ya que el artículo 633 no hace una distinción entre las expediciones comerciales y las otras, la competencia de los Tribunales Comerciales era comprendida dentro de esta categoría. Se basan en la teoría clásica del acto civil por lo accesorio, no puede considerarse mercantil y ser juzgado si la actividad no es puramente comercial, debe estar dentro de las actas comerciales para que pueda ser juzgado por un Tribunal de Comercio. (sin embargo, si hay un acto donde una parte sea civil la otra es considerada mercantil, el acto será catalogado como mercantil).

8.4 Tribunal de Comercio y Artesanos Pescadores

En 1990 la Corte de Casación francesa decidió librarse de la calidad de comerciante y de la competencia del Tribunal de Comercio Artesano "ganancia asemejada teniendo un origen de trabajo manual" y la "actividad" "era exclusiva de toda especulación sobre la compra y venta de mercancías" hoy en día la jurisprudencia dice que la noción de artesano no era comprendida para los marinos pescadores. Lo cual nos dirige a ver el artículo 633 de Código de Comercio y reputan actos de comercio "todas las expediciones marítimas" no se aplicaba a la pesca marítima y se hace la diferencia de una empresa de talla industrial a un artesano de pesca. Entonces, eso decidió la Corte de Lista de Rouen en una sentencia de 18 de abril de 1991, pero la sentencia de los magistrados ruaneses fue censurada por la Corte de Casación el 18 de enero de 1994 y reafirmada el 22 de enero de 2002.

8.5 Tribunal Marítimo Comercial

Por Decreto de la Ley de 29 de julio de 1939 se crean los Tribunales Marítimos Comerciales de jurisdicción mal denominada ya que no tiene nada de comercial.

Existe un Tribunal Marítimo en cada condado designado por decreto, en particular en Marseille el tribunal cubre los barrios de Martigues, Marseille, Toulouse y Nice, el Tribunal Marítimo Comercial está compuesto de cinco miembros. Durante el régimen de 1939 estaba presidido por un administrador de asuntos marítimos, asistido de un juez del Tribunal de Grandes Instancias (TGI), de un inspector de navegación, de un capitán y de un marino u oficial.

La composición del Tribunal Marítimo Comercial fue modificada por la Ley de 93-1013 de 24 de agosto de 1993, por lo tanto, reforman el procedimiento penal. El presidente de este tribunal será el un magistrado con sede en el Tribunal de Gran Instancia, el quinto juez deberá ser un agente de asuntos marítimos, el ministerio público es asignado a un comisario de informes.

Es competente establecer las infracciones marítimas cometidas por los profesionales marítimos, capitán y equipo. Y en ciertos casos también para los que efectúan navegación de recreo.

Ya estudiadas las figuras jurídicas que intervienen en el Derecho Marítimo, así como las personas que intervienen en las actividades marítimas, es necesario pasar a un plano mas concreto, como es el caso de los contratos que celebran personas de diversas nacionalidades y que se dan alrededor del mundo.

CAPÍTULO IV

CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DEL BUQUE

La explotación de un buque puede ser objeto de numerosos contratos, contrato de gestión, contrato en garantía, etc., este trabajo será objeto de otro tipo de estudio ya que los contratos que tienen que ver directamente con el buque son: contrato de construcción, el contrato de compra-venta, los diversos tipos de contratos de fletamentos entre otros, por cuestiones del método de estudio, no podremos estudiar todos, y solo estudiaremos los mas importantes.

1. CONTRATO DE CONSTRUCCIÓN

La construcción de un buque aborda ciertos problemas económicos, ya que hubo un período que paso por una etapa difícil, con una crisis donde no se construían muchos barcos, así que la construcción naval entro en rezagó a partir de la crisis de 1974. Las razones fueron que aparecieron nuevos países constructores de buques como Corea del sur, Taiwán, países de Europa del este y China. Después de 1973 a 1990 esta la crisis del petróleo y la crisis económica general. En diciembre de 1973, los astilleros navales y el mundo tenían 130 millones de toneladas de fierro. El 30 de junio de 1985 el cuadernillo de comando estaba reducido a 10 millones de unidades de toneladas. A inicio de 1999 a 37 millones de unidades de toneladas. Considerando que los navíos de ahora usan mayor tonelaje como son los barcos petroleros, navíos más sofisticados y el valor límite, la disminución de los astilleros es eminente.

De esta forma los Estados crearon múltiples subvenciones, dieron facilidad de crédito, letras de cambio y las ideas para la restauración.

En Francia había dos astilleros navales importantes que eran el Groupe Normed y el Groupe Alsthom-Atlantique, el primero desapareció y el segundo fue adquirida solo una parte por una empresa Noruega.

A su vez la Unión Europea se ha preocupado por este sector y ha prestado ayuda para la construcción de los barcos; por ejemplo: dan un 9 por ciento de ayuda sobre el precio del buque para los navíos de un precio inferior a diez millones de euros, y el 4.5 por ciento para los navíos de precio superior. En Francia ha mejorado este sector ya que el astillero Alsthom-Atlantique construye la mayoría de los cruceros, en el caso de México éste se encuentra en espera de esta evolución.

1.1 Contrato de construcción en el derecho mexicano

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no se encuentra una regulación específica referente al contrato de construcción de una embarcación y se usan supletoriamente varios ordenamientos -ya que rige el principio de autonomía de la voluntad de las partes-, tal es el caso del artículo 78 del Código de Comercio que regula la autonomía de la voluntad ya que es la libertad que tienen los comerciantes de contratar en la manera y en los términos que aparezca que quisieron obligarse, además de que la construcción y venta de un buque serán consideramos como actos de comercio ya que el artículo 75 fracción XV indica que todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación marítima interior se reputan actos de comercio regulados por el mismo Código de Comercio y una parte en específico en el comercio marítimo dentro de la Ley de

Navegación y Comercio Marítimos. Desafortunadamente nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos, usa varias leyes supletorias debido a la falta de técnica jurídica de los legisladores que no han posibilitado la manera de crear un solo cuerpo donde se regulen la mayor cantidad de actos jurídicos concernientes al Derecho Marítimo, es así que en el artículo 6 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos hace mención de diez cuerpos normativos que actuaran de manera supletoria, estando entre ellos el Código de Comercio.

Para otros, el contrato de construcción es un contrato de obras a destajo, ya que cuando se da un precio se paga por pieza o por medida, o por unidad terminada, puede ser por la característica de universalidad que se le da al buque. Tenemos dos formas que precisa la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, señaladas en el artículo 82, y ordena que la propiedad de una embarcación en construcción se trasladara al adquirente, según las siguientes modalidades de contratos de construcción.

- Fracción I.- De la de compraventa de cosa futura: cuando se establece que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este caso la propiedad se trasladara al adquirente hasta que quedé terminado el proceso de construcción;
- Fracción II.- De obra cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma, se considerara de su propiedad desde que se inicie su construcción.

El contrato de construcción de obras a precio alzado está regulado en el Código Civil Federal en su artículo 2616, algunos autores como hemos visto no están de acuerdo como se le puede nombrar a este contrato como es el caso del autor Sánchez Medal, no

se identifica con el derecho de empresa que se maneja en el derecho francés, ya que el empresario solo dirige la obra sin aportar los materiales¹⁰².

Continuando con el contrato de construcción de obra a precio alzado (Artículo 2616 del Código Civil Federal) es un contrato bilateral, oneroso, conmutativo, de ejecución diferida y en ocasiones de adhesión e *intuitu personae*.

Se define a este contrato de la siguiente manera, es aquel en que una persona denominado empresario se obliga a ejecutar una obra mueble o inmueble, sin que exista una relación laboral, a otra denominada dueño de la obra, quien se obliga a pagar el precio convenido entre las partes, o en su caso, el que fije el arancel respectivo o el que tasen los peritos.

Este contrato tiene diversas denominaciones, se le conoce como contrato de empresa, por ajuste cerrado, y contrato a destajo, sin embargo, nuestro Código Civil Federal lo denomina indistintamente de obra a precio alzado¹⁰³ y contrato por ajuste cerrado.

Las partes que intervienen en este contrato, que se denominan como empresario y dueño de la obra;

- El empresario: es el que se obliga a ejecutar o realizar una obra mueble o inmueble que le es encomendada.
- El dueño de la obra: es aquel que encomienda la realización de la obra y se obliga a pagar el precio.

¹⁰² Sanchez, Ramón, *De los Contratos Civiles*, México, tercera edición, 1993, pag. 283.

¹⁰³ Nace en el derecho romano como una especie dentro del contrato de arrendamiento, algunas legislaciones como la francesa, ha conservado los principios romanistas y lo reglamenta en la locación o de empresa.

Puede ser un contrato complejo, ya que implica una serie de actos jurídicos que convenga su realización al llevarse a cabo mediante una actividad artesanal, artística, científica o de trabajo incluyendo la compraventa de los materiales que se requieren para la construcción de la obra. Las diferencias que existen en el contrato de obras a precio alzado con la relación laboral y la compraventa se resumen en los siguientes términos¹⁰⁴:

- Contrato de obras en el que el empresario pone únicamente su trabajo. Si el empresario no está sujeto a las instrucciones del dueño de la obra y en la ejecución actúa a su leal saber y entender, ya sea porque se requiera de una ciencia, arte o destreza, se estará en presencia de un contrato de obras a precio alzado, en cambio si la obra encomendada es más o menos permanente y entre el empresario y el dueño existe una dependencia económica, una dirección técnica y una obediencia jerárquica, se estará a una relación obrero-patronal.
- Contrato de obras en el que el empresario pone la dirección, mano de obra y materiales de construcción. Cuando el empresario aporte materiales de construcción, trabajo y dirección y se trate de una obra mueble se estará en presencia de un contrato de compra de cosa futura y el empresario tendrá el carácter de propietario de la cosa fabricada hasta el día en que la entregue a quien se le encargó.

La forma del contrato debe otorgarse por escrito, la documental deberá incluir además de las cláusulas pactadas por las partes, una descripción pormenorizada de la obra, y en todo caso, el plano, diseño, presupuesto y programa o calendario de ejecución. Esto más

¹⁰⁴ Chirino Castillo, Joel, *Contratos*, México, ed., Porrúa, 2007, pp. 139-147.

que ser una condición de validez tiene efecto de una documental probatoria que por su omisión no anula el contrato.

El empresario está obligado¹⁰⁵:

- A ejecutar la obra en forma personal, cuando se requiera de otras personas éstas estarán bajo la dirección y responsabilidad del empresario, pero la obra se hace bajo su responsabilidad.
- Ejecutar la obra de acuerdo al plano, diseño o especificaciones pactadas. Si el plano o diseño y presupuesto de la obra fue realizado por un tercero y el empresario tiene conocimientos técnicos o científicos por un tercero y el empresario los conocimientos para valorar las cualidades y especificaciones, en caso de desacuerdo, deberá notificar al dueño de la obra y abstenerse de ejecutarla so pena de ser responsable solidario con quien elaboro el plano.
- Realizar la obra en tiempo y modo pactado que se haya señalado en el contrato, y a falta de este, el que se señale a juicio de peritos.
- Entregar la obra a su conclusión. El empresario está obligado a entregarla al dueño de la obra y este deberá recibirla y aprobarla, entregada la obra el empresario será responsable de los defectos que después aparezcan y que procedan de vicios en su construcción y hechura, mala calidad de los materiales empleados o los vicios ocultos.
- Responder de los daños causados por las personas que ocupe en la obra así como frente a los trabajadores que intervengan en ella. El empresario será responsable de todos los daños y perjuicios que sean causados a los trabajadores que ocupe en la ejecución de la obra y será responsable de las obligaciones derivadas de la

¹⁰⁵ *Ibidem.*

relación laboral. En la práctica, para evitar los problemas de carácter obrero patronal, y especialmente de los accidentes de trabajo el empresario constituye una garantía en beneficio del dueño de la obra para hacer frente a este tipo de responsabilidades.

- El empresario será responsable frente a los terceros que suministren los materiales para la construcción de la obra, cuando el empresario aporte los materiales para la construcción de la obra, este será responsable frente a los que suministren el material.
- Atender a las disposiciones que determina la autoridad marítima.

Obligaciones del dueño de la obra:

- Pagar el precio fijado para la construcción de la obra, en caso de que las partes no hayan fijado el precio, se estará al que designen los aranceles y a falta de ellos, al que se tase a juicio de peritos, una vez pagado y recibido el precio, no hay lugar a reclamación sobre él, al menos que al pagar o recibir las partes se hayan reservado expresamente el derecho a reclamar, este precepto no exime al empresario de la responsabilidad que se derive por vicios ocultos o defectos en la construcción, ya que el pago no implica que se releve al empresario de la responsabilidad que le resulte por los vicios ocultos.
- Pagar al autor por el diseño de los planos.

Modos de extinción del contrato

1. Por ejecución de la obra.
2. Por revocación del contrato, el dueño de la obra y sus herederos tendrán el derecho de revocar el contrato desistiéndose de la ejecución de la obra comenzada, con la obligación de pagar al empresario los gastos y trabajos de utilidad que obtengan de la obra.
3. Porque el empresario quedo impedido para concluir la obra, por causa independiente a su voluntad, el contrato podrá rescindirse y el empresario quedara obligado a indemnizar al dueño de los daños y perjuicios que le ocasione la suspensión.
4. Por muerte del empresario. Si el empresario muere antes de terminar la obra, podrá rescindir el contrato, pero el dueño indemnizara a los herederos de aquél trabajo y gastos hechos.

Algunas especificaciones con respecto a este contrato el legislador marítimo ha previsto que la acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación prescriba en solo dos años contados a partir de la fecha en que se descubran, sin que en ningún caso exceda en un término de cuatro años, además de que todo contrato documento referente a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria debe ser inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional (Artículo 17 fracción VI de la Ley de Navegacion y Comercio Marítimos).

1.2 Contrato de construcción en el derecho francés

En términos del artículo 5 de la Ley de 3 de enero de 1967, *“en case de construction pour le compte d’un client, le contrat doit être rédigé para écrit”* (en caso de construcción por la cuenta de un cliente, el contrato debe estar redactado por escrito).

Se observa la tendencia de la Ley de 1967 es de imponer la manera escrita bajo pena de nulidad en materia de contratos concernientes a los derechos del propietario sobre un buque (artículo 10 de la ley), podemos estar tendiente de ver aquí también dentro la manera escrita una condición de validez, pero la conclusión será ciertamente excesiva. El contrato de construcción no porta sobre la propiedad de un buque, en el derecho francés el principio del derecho de los contratos descansa en el consensualismo, para mejor aclaración observemos la segunda frase del artículo 5, el legislador, propuso modificaciones al contrato de construcción y perfectamente se dice que de manera escrita era exigida bajo pena de nulidad, entonces debemos considerar que la forma escrita es exigida como *ad probationem*.

El artículo 5 en la segunda frase de la ley de 1967 dispone que *“les modifications au contrat sont établies par écrit, á peine de nullité desdites modifications”* (Las modificaciones al contrato son establecidas por escrito, bajo pena de nulidad enunciadas las modificaciones). La regla es clara, la ausencia de manera escrita da la posibilidad de modificar sin efecto alguno. Esto es muy importante en la práctica. Cuando el contrato ha sido concluido es seguido por el precio inicial considerado por la compra de un buque se debe fuertemente considerar aumentar el precio si hay mejoras que son aportadas al proyecto inicial en curso de construcción.

Remarquemos que la Ley de 1967, se inspiró en el texto del Código Civil en el artículo 1793 en términos, "*lorsqu'un architecte ou un entrepreneur s'est chargé de la construction á forfait d'un bâtiment, d'après un plan arrêté et convenu avec le propriétaire du sol, il ne peut demander aucune augmentation de prix... si ces changements ou augmentations n'ont pas été autorisés par écrit et le prix convenu avec le propriétaire*", antes de la promulgación de la ley de 1967, ciertos tribunales habían también atendido las disposiciones del artículo 1793 de la construcción naval.

Lo escrito no solo es la formalidad exigida, entonces a la conclusión de un contrato de construcción naval. El artículo 5 del Decreto de 27 de octubre de 1967 impone también a toda persona que construye para otros un buque de más de 10 toneladas de *jauge*, una declaración a la administración de competencia. El objeto de esta declaración es clara, permite al administrador de asuntos marítimos verificar si las condiciones de seguridad de la construcción son reunidas.

La acción del contenido del contrato de construcción naval en la Ley de 1967 al respecto enuncia el principio de la libertad contractual, haciendo toda excepción por que concierne la garantía hecha por el constructor.

El principio de la libertad contractual, en la Ley de 1967 abandona el contenido general del contrato y las partes. Entonces ellas pueden incluir en el toda cláusula que deseen, la libertad aquí es total, misma para las cláusulas de indexación. En término del Decreto de 4 de julio de 1960, los contratos de construcción, mismos concluidos entre empresas francesas pueden derogar las disposiciones de la Ordenanza de 30 de diciembre de 1958 sobre las indexaciones y contenido de toda cláusula de indexación.

Las partes pueden escoger dos tipos de venta, la venta a entrega y la venta a estado futuro de compra.

Se ha establecido que la Ley de 1967 marca su preferencia, todavía de una manera solamente supletoriamente, para la primera de estos tipos. En términos del artículo 6 de la ley, "sauf convention contraire, le constructeur est propriétaire du navire en construction jusqu'au transfer de propriété au client. Ce transfert se réalise avec la recette du navire après essais"(Salvo convenio contrario, el constructor es propietario del buque en construcción hasta que transfiera la propiedad al cliente. Esta transferencia se realiza con la documentación de los buques antes aprobados).

El contrato de construcción naval es también presumible de ser un "*contrat de vente à livrer*" (Contrato de venta a entrega), contrato por el cual el propietario transfiere al comprador la cosa a la entrega. El solo particularismo del Derecho Marítimo concierne la importancia atribuida a la prueba, y la utilización del término tradicional de *recette*, para designar la recepción del buque por el armador.¹⁰⁶

La mayoría de los contratos de construcción naval en préstamo, utilizan expresamente o implícitamente la estructura sugerida por el legislador, esta estructura eleva el problema, que es la seguridad financiera del comprador.

Respetar el costo de construcción de un buque, el comprador casi todas veces liderea el consentimiento de los avances del constructor. Si esta en el objeto de un procedimiento colectivo, el comprador se encuentra sin garantía alguna, no tendrá la propiedad del buque inconcluso, y será pagado como todo otro acreedor, dentro del marco francés, se

¹⁰⁶ Cfr. Voir. M. DEmoulin, *La recette du navire*, mémoire CDMT, Aix-en Provence, 2003, p. 36.

puede proteger contra ese riesgo, tomando una hipoteca sobre el buque en construcción, el artículo 45 de la Ley de 3 de enero de 1967 previene, en efecto, expresamente la posibilidad de una hipoteca.

Dentro de otro modelo, que se acerca al contrato de venta a estado futuro de compra conocido por el derecho inmobiliario, es previsto que la propiedad del buque será adquirida por el comprador en el futuro y a la medida de la construcción en que se encuentre, dentro de la medida precisada donde el comprador tendrá que efectuar los pagos, dentro de una situación, el comprador es automáticamente tendiente a garantizar en la medida los pagos, entonces el constructor es quien tiene el interés de protegerse por una hipoteca, y también de las deudas que atraiga la construcción.

Mientras en los contratos de construcción naval internacional puede ser que el constructor haga referencia a una ley extranjera menos severa que la ley francesa, por ejemplo la ley alemana que es de manera similar hace referencia a los contratos en los usos de construcción naval (*werklieferung vertrag*) internacional y estipulan que los árbitros serán atendiendo a las disposiciones del contrato y dentro de las cláusulas limitativas del constructor.

1.2.1 Teoría del vendedor fabricante

En términos del artículo 7 de la Ley de 1967 "el constructor es garante de los *vicios ocultos* del buque, a pesar de la *recette* del buque sin reservas por parte del cliente"

La lectura lleva a clasificar dos tipos de vicios; los vicios aparentes y los vicios ocultos. Los primeros son cubiertos por la recepción o sea por la *recette*, sin reservas del buque por parte del comprador.

El Código Civil francés hace alusión a dos tipos de vendedores, el vendedor que ignora los riesgos de la cosa comprada, y el vendedor profesional que conoce los vicios de la cosa vendida, o los debe conocer. Estos son los principios que se le deben aplicar al vendedor de un barco. El conoce todos los defectos del buque ya que el lo construyo, es la misma regla cuando se utiliza una nueva técnica, misma que se debe conocer todas las consecuencias.

La limitación de la garantía. Los constructores se protegen contra el rigor de la garantía que esta sobre las cláusulas de limitación de la garantía en el tiempo y espacio. Los contratos de construcción previenen que la garantía está limitada por un año, y raramente a seis meses, que es para remplazar los elementos defectuosos. El Código Civil francés en el artículo 1683 ordena que el comprador que ignore los vicios de la cosa vendida puede alegar la garantía, mientras el constructor no puede limitar la garantía ni en el tiempo ni a su entendimiento, el Código Civil francés beneficia al comprador no profesional por Decreto de 24 de marzo de 1978 y se entiende que toda cláusula abusiva no puede suprimir su derecho a la reparación.

Recurso de los subcontratistas, como en el derecho común también, el comprador de un buque puede ejercer un recurso directo en contra de los subcontratistas, al que se le a confiado la realización de tal parte del buque.

Resulta en efecto que el artículo 1683 de Código Civil como ordena, que solo el vendedor que ignora los vicios de la cosa vendida puede alegar la garantía que es debida para él, si el constructor conoce los vicios del buque no puede limitar su garantía, ni en el tiempo ni en su entendido. La nulidad inscrita dentro del Código Civil es por lo tanto una referencia al beneficio del comprador no profesional (*plaisancier*) por las disposiciones del Decreto

de 24 de marzo de 1978 prohibiendo el abuso de toda cláusula que tenga por objeto suprimir o reducir el derecho a la reparación del no profesional en caso de que falte por el profesional a una de sus obligaciones.

Por otro lado, la regla de la nulidad de las cláusulas limitativas de la garantía no tienen, todas la veces, un porte general. En primer lugar, no juegan un papel plenamente para los contratos de las empresas francesas, que son contratos estrictamente regidos por el derecho francés, dentro de los contratos internacionales de construcción naval, es posible que el constructor de hecho haga referencia a una ley extranjera menos severa que la ley francesa¹⁰⁷. Dentro de la medida donde las reglas concierne la garantía del vendedor fabricante no parecen fuera del orden público francés en sentido del derecho internacional privado, aquellas estipulaciones deberán ser reconocidas como validas.

La cláusula limitativa demora válidamente los contratos internacionales regido por el derecho francés, el derecho francés, en efecto, todas veces considera que ciertas reglas imperativas no se aplican a los contratos concernientes a las relaciones económicas internacionales mismas que actúan en los contratos regidos en el derecho francés, es así que algunas veces es la ley a la cual el contrato internacional es regido, la cláusula impone un pago valor-oro, la cual todas veces es estrictamente prohibida para los contratos concernientes a las relaciones económicas internas, solo es válida para los contratos internacionales.¹⁰⁸ Paralelamente la prohibición de comprometerse derivada por las personas morales de derecho público de acuerdo a los artículos 83 y 1004 del Código de Procedimientos Civiles pero no es aplicable a un contrato internacional.

¹⁰⁷ Por ejemplo la Ley Alemana, encontramos por si los contratos que por si no hacen referencia a una ley precisa, sino de manera subsidiaria, sino que usan los usos de la construcción naval internacional, estipulan las clausulas limitativas de la garantía del constructor.

¹⁰⁸ Cass. 21 juin 1950, rev. Cr. Dr. Int. privé 1967.553

Por último, la jurisprudencia admite que las cláusulas limitativas de la garantía son validas entre “profesionales de la misma especialidad”, pero si hay una competencia general en materia marítima, el armador que ha hecho una construcción de un buque, no tiene una profesión de la misma especialidad que el *especialista puede alegar su garantía*.

La Ley de 1967 contiene las disposiciones precisas concernientes al plazo para actuar en garantía, en términos del artículo 8 *“l’action en garantie contre le constructeur se prescrit par un an, ce delai ne commence à courrir, en ce qui concerne le vice caché, que de sa découverte”* (la acción en garantía contra el constructor prescribe en un año, este plazo no comienza a correr, hasta que se tenga conocimiento del vicio, que se ha descubierto).

Sin embargo, el Código Civil, enuncia que, en el derecho común, la acción en garantía debe ser intentada “dentro un breve plazo”.

En el derecho clásico la acción en referencia no interrumpe el plazo de prescripción, el experto dispone de su reporte seguido más de un año después de su designación. Sin embargo, hubo modificaciones en la Ley de 2008-561 de 17 de junio de 2008 por lo tanto reforma la prescripción a tomar por la regla formulada en 1985. Inscrita en el Código Civil en un nuevo artículo que es el 2241 enuncian que *“la demande en justice, même en référé, interrompt le délai de prescription”* (la demanda de justicia, misma en referencia, interrumpe el plazo de prescripción).

Obligación de seguridad: La responsabilidad del constructor naval es susceptible de ser afectada por la jurisprudencia nueva que hace pesar sobre todo fabricante de un producto una obligación de seguridad, esta obligación puede ser invocada contra el constructor

naval que entrega un buque afectado de un defecto, el demandado debe respetar el plazo del artículo 9 de la Ley de 1967.

La responsabilidad de los productos defectuosos: La garantía del constructor es igualmente afectada por la ley de 98-349 de 19 de mayo de 1998 relativa a la responsabilidad de los productos defectuosos, introducida dentro del libro 3 del Código Civil en el nuevo título IV bis, este texto que fue puesto en retardo, la Directiva comunitaria de 25 de julio de 1985 obliga a todo productor a reparar el daño por todo defecto que esté en su producto.

Una Ley de 9 de diciembre de 2004 armoniza el derecho francés con el derecho comunitario, previene de todas formas su responsabilidad y no jugara por el daño superior a 500 euros. La acción fundada sobre el texto nuevo prescribe en un plazo de 3 años a partir de la fecha del conocimiento del daño, el defecto de identidad del productor.

2. CONTRATO DE COMPRAVENTA

2.1 Contrato de compraventa de un barco en el derecho mexicano

Desafortunadamente la compraventa de buques dentro del derecho mexicano no está regulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, siendo uno de los contratos de gran importancia en el mundo de las compraventas, sin embargo, el legislador mexicano no lo considero importante, es por eso que debemos aplicar las reglas comunes a una compraventa mercantil, y se regulara por el Código de Comercio y a falta de regulación se usara supletoriamente el Código Civil Federal.

En una compraventa se puede pactar tres tipos de entrega que es: la real, jurídica o virtual aplicando la teoría de los riesgos que considero que no es objeto de este estudio ya que su estudio se da con antelación.

En caso de que un buque se ponga a la venta y ese buque este en copropiedad, si se diera el caso del 75 % del total de 100% de quirates, los interesados podrán ir ante juez para que él decida sobre el 25% de los disidentes, sin embargo se maneja la figura del derecho del tanto que es un derecho que está regulado en la legislación civil, y que en las leyes marítimas no se aborda, puede llegar a ver una contradicción con el derecho del tanto ya que en la Ley de Navegación se hace referencia que los quiratarios no podrán hipotecar o gravar sus quirates sin consentimiento del 75% de los quiratarios, el Código Civil Federal regula la figura del condueño en su artículo 950 y menciona que todo condueño tiene la propiedad de la parte alícuota que le corresponda y la de sus frutos y utilidades, pudiendo enajenarla, cederla o hipotecarla. Nuestras legislaciones son motivo de confusión ya que una figura trata de regular bienes muebles e inmuebles.

Se aplica asu vez el artículo 973 del Código Civil Federal que hace referencia a los propietarios de cosa indivisa, el buque es considerado como una universalidad y se deberá entender que el derecho del tanto solo se puede ejercerse por los copropietarios y el que quiera vender notificara a los mismos copropietarios ya que limita la venta a extraños, por medio de notario o corredor publico o judicialmente, de la venta que tuviera convenida, para que dentro de 8 días puedan hacer valer su derecho del tanto, pasado dicho término se pierde el derecho de hacer valer el derecho del tanto como ordena el Código Civil Federal.

Una vez realizada la venta el buque si cambia de propietario nacional a uno extranjero, tendrá que cancelar el certificado de matriculación en el Registro Publico Marítimo Nacional, y si la compraventa se da entre nacionales, se dará el otorgamiento mediante notario o corredor público y pedirá el cambio de propietario en el certificado de matrícula y se registrara el contrato de compraventa del buque.

La obligación principal del vendedor:

Es la entrega de la embarcación, y si es el caso custodiarla hasta que se dé la entrega material y entregarla en el estado en que se encontrara ya sea que se dé una compraventa *ad corpus o ad mensura*, además de lo que implica la entrega de todos los demás documentos que conlleva la compraventa de una embarcación.

A esta obligación hay una excepción el vendedor no está obligado a entregar el buque vendido si el comprador no ha dado el precio pactado, o que se encuentre al comprador en estado de insolvencia.

Otra de las obligaciones del vendedor es la de responder por los vicios ocultos del buque, ya que el Código de Comercio regula que el vendedor está obligado a la evicción y saneamiento como indica el articulo 384 figura que también está regulada por el Código Civil Federal en los artículos que van del 2119 al 2162.

Hay que aclarar que el vendedor no responde por los vicios que estén a simple vista, sino de los vicios que estén ocultos, el comprador tendrá la obligación de solicitar al vendedor la rescisión del contrato y el pago de daños y perjuicios, en su momento la devolución proporcional al precio.

Hay casos en que el buque puede estar bajo algunos de los contratos de fletamento y no se le aviso o no se hizo mención de él en el contrato de compraventa, entonces el comprador podría pedir la nulidad de ese contrato y el pago de daños y perjuicios.

Gastos de entrega: Muchos de los contratantes no hacen mención de esta cláusula en los contratos y es de suma importancia, sobre todo, en la entrega de una embarcación que se necesita de mucho capital, se podría decir que es una obligación del vendedor, pero que se podrá fijar de acuerdo a lo que pacten las partes, fijando el día, la hora y el lugar de entrega, como se da en los contratos de fletamento, se deja dicha cláusula a la autonomía de la voluntad, como señala el artículo 382 del Código de Comercio.

Obligaciones del comprador: La principal obligación del comprador es pagar el precio, en el lugar, tiempo y forma.

Recibir la embarcación; El comprador recibirá el buque en las condiciones pactadas, en este caso también se puede dar el caso que el comprador no acudiera a la entrega de la cosa, el vendedor no será responsable del cuidado y conservación de la embarcación, y solo sería responsable de dolo o culpa grave, el vendedor para no arriesgares a pagar por dolo o culpa, podrá exigir el cumplimiento de la obligación o la rescisión del contrato con su debido pago de daños y perjuicios.

Pagar el precio; El comprador debe cumplir con la obligación de pagar el precio en los plazos y términos acordados, en caso de retraso podrá incurrir en el pago de intereses al tipo legal sobre la cantidad que se adeude o salvo pacto en contrario.

Gastos: Los gastos correrán a cuenta del comprador, salvo pacto en contrario, que puede ser que se acuerde por ambas partes y se dividan los gastos de manera equitativa.

En el derecho mexicano en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el artículo 83, señala que la responsabilidad en contra del constructor por vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que esta haya sido puesta a disposición de quien contrato su construcción.

La Ley Federal de Protección al Consumidor, señala en varios artículos la garantía que se debe otorgar al que adquiera un bien y de esa manera en el artículo 77 señala que la garantía no puede ser inferior a seis meses.

2.2 Contrato de venta de un buque en el derecho francés

En términos del artículo 10 de la Ley de 3 de enero de 1967, el contrato de venta, en tanto que es traslativo de la propiedad, debe, bajo pena de nulidad, ser por escrito.

El principio de que debe ser por escrito es en materia de venta de un buque, tradicionalmente, nos remonta al *Acte de navigation de 1793* (Acta de navegación), la cual exige que la venta fuera constatada por un documento publico. La regla había sido recogida, y tomada por el Código de Comercio, el artículo 195 enuncia que "*la vente volontaire d'un navire doit être faite par écrit, et peut avoir lieu par acte public ou par acte sous signature privée*" (la venta voluntaria de un buque debe hacerse por escrito, y puede tener lugar en un documento publico o por un documento de firma privada). El texto del Código de Comercio posee un problema que ya habíamos mencionado si la escritura es exigida *ad validitatem o ad probationem*. Se refiere a los principios del consensualismo, la

doctrina del siglo XIX que enunciaba que la escritura, como en todas, no era exigido como una condición de prueba, pero Doyen Ripert, hace referencia sobre el rigor particular del texto del Código de Comercio, y más todavía sobre la importancia de la escritura como preliminar indispensable a la *francisación* del buque, había defendido la tesis de que la escritura era exigida como una condición de validez, esta última tesis fue la que adoptaron los redactores de la Ley de 1967.

La Corte de Casación en una sentencia de 10 de octubre de 2000, misma entendida a un contrato de arrendamiento financiero (*credit-bail*), considerada sin duda que la promesa del arrendador (*bailleur*) es la de transferir la propiedad al fin del arrendamiento (*bail*) y debía ser trata desde el origen, como una acta traslativa de propiedad.

Por lo tanto, la regla de lo escrito se aplica a todo contrato de venta concerniente a un buque francés, mismo concluido en el extranjero, la regla de la escritura debe ser considerada como una ley de póliza en el sentido del artículo 7 de la Convención de Roma.

En cuanto a las modalidades de lo escrito, son definidas por el artículo 231 del Código de Aduanas, en los términos de este texto el acta de venta debe contener el nombre y la designación del buque, la fecha y el número de acta de *francisación*, la copia *in extenso* de los extractos de esta acta relativa al puerto de atraque, a la matriculación, al tonelaje, a la identidad, a la construcción y la edad del buque.

En cuanto al control administrativo esta el Decreto de 12 de noviembre de 1917 que impone a la autoridad la autorización de la administración por la venta de todo buque de más de cien toneladas de *jauge*, y a su vez, la circular de 23 de julio de 1980, la

administración debe estar informada de la venta de todo buque de mas de 200 toneladas de *jauge*.

En cuanto a la publicidad de la venta en términos de los artículos 92 y 93 del Decreto de 27 de octubre de 1967, la venta de todo buque no es oponible a terceros, a partir del momento donde fue seriada la ficha del buque. Aunque la única condición de punibilidad de la venta ante terceros debe su inscripción sobre la ficha del buque y no será inscrita sobre el acta de *francisation* que es difícil de realizar. Las disposiciones del artículo 196 del Código de Comercio se encuentran dentro del artículo 401 de la Ley de 3 de enero de 1967, pero la publicación exigida por el artículo 40 viene de la publicación de venta en la ficha del buque, esta publicación es en todo caso importante para todo acreedor del buque, e incluso para los buques de recreo.

En cuanto a las condiciones y modalidades de venta de un buque que está regido por el derecho común. Puede ser anulado en caso de error, dolo o violencia; puede ser objeto de una cláusula de reserva de propiedad sobre el régimen del Código de Comercio que confiere al vendedor un privilegio marítimo, pero este privilegio fue suprimido por la Convención Internacional de 1926 y por los textos que introdujeron esta convención en el derecho francés, que es la Ley de 3 de enero de 1967. La venta de un buque puede también ser afecta por las modalidades particulares, condición, término u otro.

Los efectos del contrato de venta de todo buque son regidos en el derecho común como ya lo mencionamos, el vendedor tiene una garantía, y los tribunales se muestran muy severos a su cuidado, en revancha el vendedor estaba protegido por la regla de que la

acción debía ser intentada en un plazo corto¹⁰⁹ (antiguamente), hoy en día es de un plazo de dos años a partir del descubrimiento del vicio¹¹⁰.

Por otro lado el vendedor tiene que satisfacer la obligación de conformidad con las especificaciones del contrato de venta, a su vez el acreedor debe declarar que conoce el estado del buque y aceptarlo en el estado en que esta. Los contratos de compromiso concluidos por el armador vendedor del buque son respetados por el comprador. La regla que no es conocido en derecho clásico, está inscrita en el Código de Trabajo Marítimo por una Ley de 18 de mayo de 1977. En términos del artículo 102-8, que dice si sobreviene una modificación dentro la situación jurídica del armador, notablemente por sucesión, venta, fusión, todos los contratos de compromiso subsisten entre el nuevo armador y los marinos, a su vez se deben respetar los fletamentos concluidos por el vendedor.

3 CONTRATO DE PILOTAJE

3.1 En el derecho mexicano

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos designa al contrato de pilotaje en el artículo 55 definiéndolo como; el servicio de pilotaje es de interés público y consiste en conducir una embarcación mediante la utilización por parte de los capitanes de éstas, de un piloto o práctico de puerto para efectuar las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque en los puertos.

El fin de prestar este servicio será garantizar y preservar la seguridad de las embarcaciones e instalaciones portuarias, la Secretaria de Comunicaciones y Transportes

¹⁰⁹ Artículo 1648 del Código Civil francés.

¹¹⁰ Ordonnance du 17 février 2005, modifiant l'article 1648 du code civil.

es la encargada de determinar la asignación de pilotos, con base en el Reglamento correspondiente y las reglas de operación de cada puerto.

El servicio de pilotaje será para toda embarcación mayor que arribe o zarpe de un puerto mexicano que este legalmente obligada a utilizarla y para todo aquel que lo solicite, además de que el servicio que se preste genera un pago que será determinado por la Secretaria.

La Secretaria de Comunicaciones y Transportes tiene varias funciones: como regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente de acuerdo con la Ley de Navegación y Comercio y Marítimos y su reglamento, determinar los criterios de seguridad, economía y eficiencia, los puertos, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables en las cuales sea obligatoria la utilización del servicio de pilotaje, el servicio será prestado y determinado por lo que ordena el Reglamento y las reglas de operaciones de pilotaje de cada puerto.

Las responsabilidades que se tienen los pilotos de puerto y sus usuarios, atienden a las siguientes responsabilidades (Artículo 58 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.):

- La presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación no exime al capitán de su responsabilidad, ya que él es la máxima autoridad.
- El capitán tendrá la obligación de atender a las indicaciones del piloto de puerto si a su criterio no expone la seguridad de la embarcación o de las instalaciones portuarias.
- El piloto de puerto será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimas portuarias, debido a la impericia,

negligencia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus indicaciones cuando se encuentre dirigiendo la maniobra.

- Los pilotos están eximidos de la responsabilidad en caso de siniestros ocurridos a causa de caso fortuito o fuerza mayor.

Para ser piloto de puerto se debe ser mexicano por nacimiento, contar con un título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaria y contar con el certificado de competencia para prestar el servicio solo en un puerto de la republica mexicana, donde se determinara la competencia que autorizara la secretaria.

El impedimento que tienen los pilotos será prestar un empleo, cargo o cualquier clase de comisión directa o indirectamente a las empresas navieras o agencias navieras usuarias del servicio, así como sus filiales o subsidiarias.

3.2 En el derecho francés

En el derecho francés hay dos tipos de categorías de pilotos que se deben distinguir, los primeros son los pilotos conocidos como pilotos portuarios o *Lamaneurs*, profesionales altamente calificados y comisionados por el Estado, que están para asistir al capitán de un buque a la entrada o salida de un puerto, la segunda categoría es la de los pilotos *hauturiers* o pilotos de alta mar, su función consiste en asistir al capitán de un buque sobre un trayecto marítimo particularmente difícil.

Comencemos con la explicación de los pilotos portuarios; La organización de los pilotos portuarios está regida en el derecho francés por la Ley de 28 de marzo de 1928, la Ley de 3 de enero de 1969, y los decretos de aplicación a estos textos, pero el más importante es el Decreto de 19 de mayo de 1969 modificado por el Decreto de 14 de marzo de 1986.

El elemento fundamental de esta organización es ciertamente imponer la obligación a todo buque de recurrir a un piloto a la entrada y salida de un puerto francés. Esta obligación se remonta para todos los países marítimos, está regulado en el artículo 3 del Decreto de 19 de mayo de 1969, que a la letra señalada “*le pilotage est obligatoire pour toutes les navires français et étrangers...dans les limites déterminées pour chaque port par le règlement local*” (el pilotaje es obligatorio para todas las naves francesas y extranjeras...dentro de los límites determinados por cada puerto y por el reglamento local). Como para toda regla hay una excepción y este es el caso, que están en el Decreto de 14 de marzo de 1986, en el cual no obliga a los siguientes que se encuentren en estos supuesto, para cada puerto¹¹¹ los buques, donde el capitán es titular de licencia y generalmente los navíos de guerra francés y ciertos navíos del servicio público, así como los navíos de baja dimensión.

El trabajo de un piloto no es gratuito, da lugar a un pago de un impuesto de pilotaje, impuesto que varía según el puerto y el tonelaje del buque, por ejemplo en Marseille es de 250 euros para los pequeños barcos, a más de 3000 euros para los mineros y/o petroleros de más de 100 000 unidades de tonelaje, la Comisión Europea ha combatido contra esta regla, dentro del cuadro de liberación de las actividades portuarias, sin embargo, reconoció que el pilotaje es obligatorio y es un elemento esencialmente marítimo, y su costo es largamente compensado por las ventajas directas e indirectas que le dan a los armadores con las primas más bajas.

La regla esencialmente obligatoria para constituir un cuerpo de pilotos agrupados en estaciones de pilotaje. Los pilotos son oficiales de la marina mercante, titulares de una patente exigida por el reglamento local que han pasado con éxito el concurso de pilotaje

¹¹¹ Para poder obtener esta licencia, sobre todo para los capitanes extranjeros, hay que acudir al Decreto de 28 de mayo de 2000.

local, el programa de concurso lo componen varias pruebas generales, y sobre todo las pruebas implican el conocimiento de un punto destacado (*atterages*) y de la configuración portuaria propias de las estación, este confiere un carácter relativo a un título de piloto, a la salida del concurso el candidato no es un piloto general ya que cada certificado es para funcionar en un puerto ya sea el de Marseille o piloto del puerto de Havre. Una vez en función el piloto debe acudir una vez al año para visita médica. Los pilotos están bajo el poder del Ministro de transportes y pueden ser suspendidos o revocados en caso de falta grave.

Los pilotos de puerto son grupos que están en una estación de pilotaje, estas estaciones son organizadas de una manera muy original, la estación es gestionada por el sindicato de pilotos, sobre la tutela del Ministro de carga de transportes. Hay que hacer la aclaración que el sindicato no es propietario del material de la estación, pero si los pilotos, colectivamente. Todo nuevo piloto debe adquirir una parte de copropiedad, en tanto que todo piloto retoma al momento de su jubilación.

La misión del piloto no es tomar en sus manos la conducción del buque, solamente es de asistir al capitán, es la regla que está inscrita en el artículo 1 de la Ley de 1928, que a la letra dice: "*le pilotage consiste dans l'assistance donnée au capitane*" (el pilotaje consiste en la asistencia dada a un capitán). Esto a su vez esta en el artículo 9 del Decreto de 19 de junio de 1969 enunciando que salvo impedimento, el capitán tiene que conducir su buque a la entrada y salida de los puertos, en complemento ordena que "*le présense même réglementaire d'un pilote à bord ne fait pas cesser cette obligation*" (la presencia misma reglamentaria de un piloto a bordo no hace que esta obligación cese).

En principio el armador resulta responsable del cuidado de los daños causados a terceros por el buque, no obstante la presencia de un piloto, regla que está en los textos, en el artículo 5 de la Ley de 7 de julio de 1967 enuncian también que la responsabilidad en caso de abordaje “*subsiste dans le cas où l’abordage est causé par la faute d’un pilote, même lorsque celui-ci est obligatoire*” (subsiste dentro del caso donde el abordaje es causa por falta de un piloto misma hasta que esta sea obligatoria).

La responsabilidad del piloto está regulada en la Ley de 3 de enero de 1969, donde las disposiciones son muy originales, el texto propone un principio que es fundamental, el piloto no es responsable contra terceros que sufran un daño causado en curso de las operaciones de pilotaje. Esta regla va dirigida a la responsabilidad del armador, pero si se considera que la falta de un piloto puede ser sancionada, esta lo será, según la regla del artículo 18, que es propia del derecho francés e ignorado en la mayoría los derechos extranjeros.

La responsabilidad del piloto queda a disposición de que el armador la pueda probar, en términos del artículo 21 de la Ley de 1969, el piloto puede liberarse de la responsabilidad que incurre al cuidado del armador del buque piloteado por el abandono de su depósito, que varía de acuerdo en el puerto que este registrado, que puede ser de hasta de 10 000 euros para los puertos más importantes.

Por otro lado, otro texto ha venido a aliviar la responsabilidad civil del piloto: el Protocolo de 1992 modifica las disposiciones de la Convención de 1969 sobre la responsabilidad de los propietarios de petróleos por los daños de contaminación, en términos de este texto, ninguna acción puede ser instituida notablemente en contra del piloto del buque que cause contaminación, salvo caso de falta inexcusable, sin embargo, este texto agrava la responsabilidad de los pilotos sometidos al derecho francés ya que la falta intencional

puede intuirse a su responsabilidad, y es contradictorio a su vez con la jurisprudencia de *Costedoat*. Hay que recordar que el piloto permanece responsable de sus actos desde el punto de vista penal y disciplinario, ya que todo piloto, por su falta, cause un daño a un buque piloteado o a un buque tercero es susceptible de ir al Tribunal Marítimo Comercial.

La Ley de 1969 contiene algunas disposiciones complejas concernientes a los daños causados por un piloto, o buque-piloteado o al equipo de este navío, disposiciones que se aplican a los accidentes o desembarque del piloto, en términos del artículo 19 los daños causados por accidente similar de un piloto son a la carga del armador del buque piloteado, al menos que establezcan que la falta del piloto fue culpa del equipo del buque-piloteado.

Las averías causadas por un buque-piloteado, no son la prueba de la sola falta del piloto, solución curiosa que protege fuertemente los intereses del buque-piloteado.

3.2.1 Pilotaje de alta mar (*pilotage hauturier*)

El pilotaje *hauturier*, o pilotaje en alta mar, es una institución vieja que se desarrolló en la Antigüedad, como en la Edad Media y hasta el siglo XIX, el capitán de un buque era seguido y asistido por un piloto que conocía mejor que él, los vientos, las corrientes, los mares, y que era capaz de asegurar la conducción del buque, pero en el siglo XIX con el desarrollo del Derecho Marítimo, la competencia entre los pilotos y los capitanes trajo como consecuencia que los primeros desaparecieran, y reaparecieron alrededor de los años de 1970, después del accidente de Torrey Canyon, y tomaron conciencia de los daños presentes para la navegación de ciertas zonas marítimas como la zona del mar báltico¹¹².

¹¹² Cfr. Bonaisses, Pierre, Droit Maritime, París, L.G.D.J., 2010, pp. 493-494.

A la inversa del pilotaje portuario, el pilotaje de alta mar no tienen las mismas obligaciones, dentro de ciertas zonas, los buques deben tomar un piloto a una distancia relativamente grande del puerto, el pilotaje *hauturier* se constituye sobre una base contractual de pilotos que se agrupan, dentro los diferentes países marítimos en asociaciones o sociedades y ofrecen sus servicios a los armadores sociales de una gran seguridad.

Es así que en Francia se crea en 1971 la sociedad "*le pilotage hauturier*" de acuerdo a la forma de una sociedad anónima, pero sobre todo de una sociedad cooperativa de trabajadores de producción, una Directiva del Consejo de 21 de diciembre de 1978 previene que los Estados miembros de la Comunidad tomen todas las medidas necesarias para controlar la competencia de los pilotos de alta mar, en aplicación a esta directiva el Decreto 79-354 de 2 de mayo de 1979 se creó, por Francia, para un certificado de piloto *hauturier*. El Decreto regula dos tipos de certificados uno *para Zone de la Manche-mer du Nord*, y otra por la *Zone Baltique*.

Responsabilidad del piloto *hauturier*.

El contrato propuesto por la sociedad "*Le pilotage hauturier*" a sus clientes previene expresamente en una parte del contrato que el armador del buque piloteado se le prohíbe toda acción de responsabilidad contra el piloto y la sociedad de pilotaje por daños sobrevenidos de un buque piloteado, de otra parte que, si a quien concierne la responsabilidad de los daños de terceros, el armador se obligara a garantizar integralmente a los pilotos en caso donde su responsabilidad personal sea puesta en juego.

La validez de aquellas cláusulas son indiscutibles en todo caso por los daños a los bienes, salvo en caso de falta grave del piloto, por el contrario, la cláusula no puede ser opuesta a

terceros, y es imposible que los pilotos *hauturiers* acudan a la protección que ofrece a los pilotos portuarios por parte del artículo 18 de la Ley de 1969.

Como los pilotos portuarios, el piloto *hauturier* podrá de todas formas beneficiarse de las disposiciones de la Convención de 1969/1992 que limita su responsabilidad con su depósito de 10 000 euros.

4. CONTRATOS DE FLETAMENTOS

El empleo de un buque es con el fin de realizar el comercio marítimo que lleva a dos nociones relativamente diferentes, entonces la unidad se encuentra en la observación de cada una de las dos situaciones ya que resulta de un oferta y de una demanda.

Dentro de este contrato hay dos tipos de objetos que pueden ser considerados para que se de el contrato de fletamento, el más común, es para fletar una embarcación y el segundo es un artefacto naval.

El artículo 2 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en la fracción IV y V define como:

IV.- Embarcación; Toda construcción para navegar sobre o bajo vías navegables.

V.- Artefacto Naval; cualquier otra estructura fija o flotante, que sin haber sido diseñada y construida para navegar, sea susceptible de ser desplazada sobre el agua por si misma o por una embarcación, o bien construida sobre el agua, para el cumplimiento de sus fines operativos.

Sí bien la ley antes mencionada y el Reglamento de la Ley de Navegación solo regulan de manera simple el contrato de fletamento¹¹³ para embarcaciones y no se desarrollan los supuestos de los contratos que se deben de realizar para celebra un contrato de fletamento de un artefacto naval.

Un artefacto naval recibe las similitudes de las embarcaciones y es considerada por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo como un bien mueble, por lo tanto sus elementos de individualización serian el nombre, matricula, puerto de matrícula, nacionalidad señal distintiva, ya que se necesitaran para los supuestos jurídicos necesarios.

Los contratos de fletamento son acordados por pólizas tipo internacionalmente reconocidas y aceptadas, y las partes se obligaran de acuerdo a lo que establezcan en esas pólizas, si bien es cierto que dichas pólizas se pueden modificar por medio de convenio entre las partes.

La ley maneja siete tipos de contratos, para objetos de este estudio, solo estudiare los cinco primeros, como lo establece el artículo 111 que a la letra ordena:

Artículo 111.- Se consideran contratos de utilización de embarcaciones:

- I. De arrendamiento a casco desnudo;
- II. De fletamento por tiempo;
- III. De fletamento por viaje;
- IV. De transporte marítimo de mercancías;
- V. De transporte marítimo de pasajeros;
- VI. De remolque transporte; y

¹¹³ Como ordena la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su artículo 17 fracción VI, cualquier otro contrato o documento relativo a las embarcaciones, comercio marítimo, y actividad portuaria cuando la ley exija dicha formalidad, deberán ser inscritos en el Registro Público Marítimo Nacional.

VII. Cualquier otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta.

4.1 Contrato de arrendamiento a casco desnudo en el derecho mexicano

Partes del contrato: arrendador y arrendatario.

Objeto del contrato: el contrato de arrendamiento a casco desnudo, se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del arrendatario, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, sin armamento y sin tripulación, a cambio del pago de una renta.

Formalidad del contrato: deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento, se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado se estará a lo que ordene la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El contenido mínimo de la póliza serán los siguientes requisitos:

- 1.- Los elementos de individualización de la embarcación.
- 2.- Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario.
- 3.- Lugar y condiciones de entrega de la embarcación.
- 4.- Lugar y condiciones de restitución de la embarcación.
- 5.- Duración del arrendamiento.
- 6.- Monto y forma del pago del flete; y
- 7.- La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

i. Obligaciones del arrendatario: el arrendatario responderá al arrendador de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de esta, con excepciones de los vicios propios que aquellas mismas estarán a cargo del arrendador.

Asume la gestión náutica en calidad de naviero¹¹⁴ de la embarcación arrendada y deberá restituirla al término en el estado que la recibió, salvo el uso normal y de sus aparejos.

ii. Obligaciones del arrendador: poner una embarcación en estado de navegabilidad, en el lugar, día y puerto acordado.

4.1.1 Contrato de arrendamiento a casco desnudo en el derecho francés

La Ley francesa de 18 de junio de 1966 da una definición de fletamento a casco desnudo, definición un poco obsoleta "el contrato de fletamento a casco desnudo, donde el arrendador se compromete, contra el pago del alquiler a poner, por un tiempo definido, a disposición de un arrendatario, un buque determinado sin armamento ni equipo o con un armamento y equipo incompleto" hoy en día el buque cuenta con todo el equipo necesario para desempeñar su función. Combinado de una promesa de venta al adquiriente de un buque por un término. El fletamento a casco desnudo es una figura complementaria del contrato de crédito de arrendamiento financiero (*crédit-bail o leasing*). En este caso el derecho le confiere al arrendatario a casco desnudo poner fin al contrato de cada año creando una real dificultad.

¹¹⁴ Naviero o empresa naviera: Armador o empresa armadora, de modo sinónimo: la persona física o moral que teniendo bajo su propiedad o posesión una o varias embarcaciones, y/o artefactos navales, y sin que necesariamente constituya su actividad principal, realice las siguientes funciones: equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones.

Así el fletamento a casco desnudo responde a tres funciones, operar los costos de la reparación de la construcción, del mantenimiento y la gestión del buque entre los operadores en un mes (fletamento a casco desnudo comercial) enlazar a un banquero y un armador (fletamento a casco desnudo de financiamiento), permite a un buque portar provisionalmente el pabellón del arrendatario, todo consta en el registro de propiedad de buques abiertos en los países del arrendador (fletamento a casco desnudo económico-jurídico).

i. Obligaciones del arrendatario: El buque presentarse en buen estado de navegabilidad náutica y comercial, en un lugar y a un día previsto por la carta-partidas. Todas las veces el arrendatario, por que él es el garante de la navegabilidad del buque, debe asumir las reparaciones de los vicios propios del buque, aunque la carta-partidas de Barecon limita las obligaciones del arrendador a los vicios revelados dentro los 18 meses de la entrega del buque.

Por otra parte el arrendatario es solo responsable de los contratos concluidos con los terceros, como él también será responsable de todo accidente causado por el buque.

En fin el fletamento a casco desnudo de un petrolero permanece la responsabilidad en la Convención de 1969/1992 declarando solo la responsabilidad de los daños de contaminación.

ii. Obligaciones del arrendatario: el arrendatario en cuanto a su obligación es pagar el flete, fijado por mes, el artículo 26 del Decreto de 31 de diciembre de 1966 previene la suspensión del flete si el buque es inmovilizado por los vicios propios dentro las 24 horas. Pero la carta-partidas Barecon adopta una posición muy diferente misma que el tiempo utilizado para remediar a un *vicio oculto* descubierto dentro los 18 meses de la entrega del

buque entonces no entra la suspensión de la obligación de pagar el flete por parte del arrendatario.

El arrendatario debe utilizar el buque en las condiciones previstas en la carta-partidas, las obligaciones son muy similares a las del fletador por tiempo.

El asume la integralidad de los gastos de explotación, ajuste del equipo, costo de las provisiones, reparaciones, y seguro.

Si hay modificaciones importantes son rendidas necesariamente por una nueva reglamentación, o por un cambio de reglas de clasificación, los impuestos del flete deberán renegociarse, o renviar al arbitraje, si el monto pasa el 5% del valor del seguro del buque.

A la vez debe concluir los contratos de explotación del buque, contrato de transporte, de fletamento por viaje y cualquier otro viaje.

En la práctica el fletamento a casco desnudo es concluido por una duración larga de 5 años o 10 años hasta 20 años, su característica principal como lo habíamos comentado reside en que el arrendatario asume la explotación comercial y la explotación náutica del buque fletado.

Es importante decir el tipo de siglas para designar a los tipos de buques monovalentes como VLCC para very Large Crude Carrier, ULCC para Ultra Large Cruce Carrier o polivalentes OOC para Oil Ore Carrier, OOBC para Oil Ore Bulk Carrier, los precios del fletamento son extremadamente variables y sensibles a los eventos físicos, sociales, económicos y políticos.

5 FLETAMENTOS

5.1 Contrato de fletamento por viaje en el derecho mexicano

La ley de la materia no desarrolla con detenimiento los elementos de este contrato, así que su estudio será breve, pero podemos decir que se pueden usar los elementos de los otros contratos de fletamento poniendo cuidado en la utilización de los elementos parte de cada contrato.

Se entiende por contrato de fletamento por viaje, el cual un fletante se obliga a poner todo o parte determinada una embarcación con tripulación a disposición del fletador para llevar a cabo uno o varios viajes.

Obligaciones del fletante se obliga a presentar la embarcación en el lugar y fecha convenidos y a mantener durante el viaje a la embarcación en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.

Es responsable de las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Derechos del fletante: conservara la gestión náutica y comercial de la embarcación.

Obligaciones del fletador: deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento, en caso de incumplimiento deberá pagar la totalidad del flete.

5.2 Contrato de fletamento por viaje en el derecho francés

Fletamento por viaje, donde dos personas intervienen para un viaje en cooperación que se denominan fletante por viaje, pone la capacidad comercial de su buque a la disposición de otro denominado fletador por viaje, entonces el precio es fijado por paquete o por kilogramo de mercancía, el precio del fletamento por viaje del buque se trata de un fletamento determinado por el tonelaje de mercancías transportadas o por días de viaje, por otro lado el fletante no puede ver la mercancía y tiene las mismas obligaciones que el transportador. El contrato de fletamento por viaje precisa que el buque será presentado en determinado puerto, a cierto momento, será cargado a cierta cantidad determinada con la mercancía específica, que esta será enviada a otro puerto. La mercancía debe ser puesta a bordo del buque con los cuidados del fletador que va a realizar el viaje.

El contrato de fletamento por viaje es diferente del contrato de transporte por su objeto, por su contenido y por la fisonomía económica de los contratantes, a pesar de todo, los dos realizan el desplazamiento de las mercancías.

Jurídicamente, el contrato de fletamento por viaje es el contrato por el cual el fletante pone en todo o en parte, un buque a disposición del fletador en vista de cumplir con uno o varios viajes.

Económicamente el contrato de fletamento por viaje sigue su conclusión por una negociación de mercancías a granel (granos, hidrocarburos, minerales) que fija una ruta al puerto de destino de la mercancía que va a vender a otro negociante.

La casi totalidad de los contratos de fletamento son en efecto concluidos a partir de una carta-tipo. Estas carta-tipo dentro la mayoría son publicadas por un intermediario de un organismo profesional, como por ejemplo la BIMCO, que son muy numerosas.

Hay otras que no conciernen a un tráfico particular, a partir de un pago dado como por ejemplo la Welsh Coal Charter publicada en 1896 para cubrir el transporte de carbón gales, y por igual una diversidad según el puerto o el país de destino. De otra forma hay un carácter general, en particular la carta-tipo es la más frecuentemente utilizada, misma por los fletantes franceses. La Gencon otra carta, igualmente utilizada por las empresas francesas, la Synacomex, pone en lugar a los exportadores franceses y en efecto empleadas principalmente por el transporte de granos.

Hay que recordar una vez más que dentro de la *charte-partie* se debe cubrir un fletamento por viaje, algún tipo, las menciones propias a individualizar en el buque fletado, con su nombre, su pabellón, su tonelaje y su capacidad, las menciones que identifican al fletante y al fletador, especialmente la carga e indicaciones de lugar de la carga y descarga. La carta precisa también los tiempos acordados por la carga y descarga del buque, así que las indemnizaciones de sobreestadías debidas en caso de que se pase del tiempo. Contendrá las condiciones generales de ejecución del contrato, las partes podrán complementar con un documento anexo, adjunto a un contrato tipo donde se impriman las múltiples precisiones.

i. Obligaciones del fletante: el fletante tiene la obligación de poner al buque designado a la disposición del fletador tal como es descrito y en un día fijo establecido en la carta-partida. El fletante no puede sin el acuerdo del fletador substituir un buque, a menos que la cosa no se previo en la *charte (carta)*, la obligación con el fletador es una obligación de

resultado, donde no se excusa en caso de fuerza mayor, así que está expresamente previsto por el artículo 12 del Decreto de 31 de diciembre de 1966.

Un buque en estado bueno de navegabilidad: el buque concerniente al contrato debe estar puesto a la disposición del fletador en buen estado de navegabilidad y que esta descrito en la *charte*.

La regla es que el buque debe estar en buen estado de navegabilidad, que está en la mayor parte de las carta-tipo, constituye la obligación esencial del fletador, y no puede ser descartada por alguna cláusula contractual, al menos que lo establezcan.

El buque debe también estar en buen estado de navegabilidad comercial, equipado convenientemente, como lo ordena el artículo 6 del Decreto de 1966, significa que debe estar en buen estado de navegabilidad administrativa, la cual debe estar en posesión de todos los documentos necesarios y en particular, hoy en día con documentos impuestos por el Código ISM y el Código ISPS (*Certificat de Gestion de la Sécurité et Certificat International de Sûrete*).

ii. Obligaciones del fletador: dentro del artículo 288 del Código de Comercio había previsto el derecho para el fletador de rescindir la carta-partidas antes del inicio del cargamento, en pago de un medio-flete, el Decreto de 31 de diciembre de 1966 mantiene el derecho de rescindir el contrato.

Modalidades de la obligación del fletador, la obligación del fletador son generales de cooperar con la recisión del viaje, el fletamento en tanto es un contrato regido bajo el principio de buena fe y dentro de un lugar de cooperación entre las partes.

Cuando excepcionalmente, el puerto de carga no es identificado en el momento donde la carta-partidas es firmada, el fletador debe precisar la fecha prevista en el contrato, más frecuentemente, dentro del caso donde está el puerto de destino que no es identificado en la carta-partidas, pero solamente en una zona de destino.

La principal obligación es el pago del flete, que se calcula con el tonelaje puesto a bordo, entonces es reportado al destinatario, el cálculo se hace de los kilos de entrega, o puede ser calculado por el volumen de transporte, o por contenedor, es así como se determinará el lugar de pago y es así como atenderá a todas las cláusulas que establezca la carta-partidas.

5.3 Contrato de fletamento por tiempo en el derecho mexicano

Objeto del contrato: el fletante se obliga a poner una embarcación en estado de navegabilidad, a disposición de un fletador, quien a su vez deberá realizar el pago de un flete.

i. Obligaciones del fletante: se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete.

Además presentara en fecha, lugar convenidos y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato, y

La inavergabilidad del buque trae consigo una sanción que asumirá el fletante.

El pago del fletamento por lo general es fijado al día (3 000, 8 000 o 20 000 dólares por día).

ii. Derechos del fletante: Conservara la gestión náutica de la embarcación

- En las cartas-partidas, se pone por lo general la entrega del buque y las modalidades como debe entregarse el buque y sobre todo tiene como referencia la cláusula de rescisión del contrato.

- Recibir el pago del fletamento pactándolo en los términos que consideren las partes, que puede ser al inicio del viaje o mensual.

iii.Obligaciones del fletador:

- 1.- Derechos del fletador: tendrá derecho a la gestión comercial, debiéndole el capitán obediencia, dentro de los límites de la póliza del fletamento.
- 2.- La reparación del buque, y la indemnización de asistencia son a cargo del fletante ya que él tiene la disposición del buque.
- 3.- Puede flotar, navegar, transportar personas y mercancías, etc.
- 4.- Usar la embarcación conforme a la *charte-partie* (carta-partidas).
- 5.- Restituir la embarcación en los términos pactados en la *charte-partie* (carta-partidas).
- 6.- El fletador más allá del flete, debe asumir las cargas ligadas a la explotación del buque, los costos del combustible y aceite, costo de la carga y descarga, derechos de pilotaje y amarre, derechos del puerto.

Formalidad del contrato: deberá constar por escrito, se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado se estará a lo que ordene la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El contenido mínimo de la póliza serán los siguientes:

- I. Los elementos de individualización de la embarcación.
- II. Nombre y domicilio del fletante y del fletador.
- III. Lugar y condiciones de entrega de la embarcación.
- IV. Lugar y condiciones de restitución de la embarcación.
- V. Duración del fletamento (puede ser por un período largo).
- VI. Monto y forma del pago del flete; y

VII. La facultad o no de subarrendar o ceder determinados derechos.

La duración de este contrato, es por un período corto, puede ser por un período de meses, algunos días, o simplemente un viaje, o bien por la duración larga que sea por la duración de vida del buque.

Diferencias principales de los dos contratos mencionados: El fletamento del buque resulta de un contrato sujeto a una voluntad de las partes, misma que se hace énfasis en la expresión de la ley "las condiciones y los efectos del fletamento son definidos por las partes que contratan" como es el caso de la dicotomía que es *demise of the ship*. La palabra demise puede ser traducida por la palabra posesión o devolución. Entonces el fletamento a casco desnudo transfiere al fletador la entera posesión del buque, y el fletamento a tiempo deja la posesión del buque al fletante, el fletador solo recibe la utilización comercial.

5.4 Contrato de fletamento por tiempo en el derecho francés

Si una compañía de armamento marítimo, en cierto momento requiere de muchos buques suficientes y esta compañía no los posee, entonces podrá pedir a otra compañía que tiene suficientes buques que le rente unos buques por cierto tiempo. Estamos en presencia de un buque armado y equipado que está en condiciones de ser utilizado para la navegación.

Por otro lado, el fletador por tiempo de un buque es responsable de lo que se conoce como la gestión náutica del buque que es la aptitud de navegar y de conducir en el mar. Entonces el fletante quien es el que recibió la disposición del buque durante un tiempo asume la gestión comercial asume la búsqueda de la carga a transportar y el pago de los

gastos necesarios para el desplazamiento. En este contrato de fletamento por tiempo aparece la constante explotación de los buques, apareciendo la distinción entre la gestión náutica y la gestión comercial.

El fletamento a tiempo de un buque puede hacerse por una duración relativamente corta por algunos meses, algunos días o simplemente el viaje, o por una duración muy larga como puede ser por una duración de tiempo de vida del buque, por otra parte en el orden jurídico excepto por la regla relativa a la publicidad de la convención de una duración superior a un año.

Como el fletamento a tiempo concierne a un buque armado y equipado, es decir adaptado para una explotación comercial, el fletante del buque conserva la gestión náutica, por otra parte la gestión comercial del buque es transmitida al fletador, es por eso que él la recibe, por lo tanto podemos encontrar un tipo de convención en la cual el buque es destinado a no efectuar un solo viaje, para esta expedición, la gestión náutica del buque está en manos del fletante, y la gestión comercial esta en manos del fletador. Por lo tanto el fletamento del buque resulta de un contrato sujeto a una voluntad de las partes, misma que se hace énfasis en la expresión de la ley "las condiciones y los efectos del fletamento son definidos por las partes que contratan" como es el caso de la dicotomía *demise of the ship*¹¹⁵. Entonces, el fletamento a casco desnudo transfiere al fletador la entera posesión del buque, y el fletamento a tiempo deja la posesión del buque al fletante, el fletador solo recibe la utilización comercial.

La responsabilidad del capitán, la reparación del buque, y la indemnización de asistencia son a cargo del fletante a tiempo quien es el que tiene la disposición del buque¹¹⁶; en el

¹¹⁵ La palabra *demise* puede ser traducida por la palabra posesión o devolución.

¹¹⁶ Rodière, *Introduction, les contrats d'affrètement*, Francia, p. 284

fletamento a tiempo, el capitán no está ligado a una relación jurídica directa entre el fletante y el cargador fletador del viaje del buque, sin distinguir entre el *tiem charger* y el *trip charger*. No será de otra forma que la *charte-partie* (carta-partidas) precisa explícitamente que el capitán actúa por cuenta del fletador a tiempo, al mismo tiempo al fletante del viaje, no se debe confundir con la calidad jurídica del transportador con la calidad del armador. No puede existir un solo transportador frente a un cargador, es incongruente aceptar la idea de una dualidad de armadores para considerar al fletante a tiempo y el armador comercial del buque. Es en todo caso una posición de derecho francés tal que resulta de la sentencia Fátima¹¹⁷.

Existen hoy dos *chartes-partie* (cartas-partidas) a tiempo de inspiración diferente. La Baltime está inspirada para el punto de vista del armador, en contrario, el punto de vista al cargador toma en la LINER-TIME, otra *charte-partie* (cartas-partidas) a tiempo que es muy utilizada es la New York Produce Form (NYPE).

Obligaciones del fletante; El fletante a tiempo es quien pone a disposición el buque acordado que se puede devolver con todos los servicios que en el concierne, flotar, navegar, transportar personas y mercancías, etc. Esta aptitud es náutica y comercial del buque y es designada por la palabra navegabilidad que es uno de los objetos principales del contrato de fletamento a tiempo, no está ausente del contrato de fletamento de viaje que recibe la disposición de un buque prestado a recibir la carga que el debe cargar a bordo y es capaz de volver al puerto donde debe ser descargado.

La resolución del contrato de fletamento en el derecho francés está en el artículo 1134 de Código Civil quien impone la medida del fletador ante el juez, en el derecho ingles es

¹¹⁷ Com. 26 oct. 1999, n 97-17.715, navire Fatima, Bull. Civ. IV, n 197; DMF 2000, 106, rapo. J.-P. Rémy, note I. Corbier, DMF HS n 5, mai 2001, n 23, note P. Bonnassies.

bueno recordar la sentencia Hong Kong Fir, que posee los principales principios, fue rendido precisamente en materia de fletamento a tiempo, en la práctica los jueces deben observar cuidadosamente a los fletadores que no abusen de la rescisión.

Fecha y lugar de entrega. La *charter* (carta) precisa el lugar y el día donde el buque deberá ser puesto a disposición del fletador. Como en las *chartes* (cartas) a tiempo contienen para la mayoría de los casos una cláusula de rescisión¹¹⁸ si el buque no es liberado el día fijado por el contrato, previene que el fletador podrá proponer una nueva fecha, dentro de un plazo breve, podrá aceptarlo o negarlo.

La fecha y el lugar que se pone a disposición son particularmente importantes por eso la combinación depende al inicio de la obligación del fletante de pagar el flete, también en las *chartes* (cartas) se deben de precisar las modalidades de la entrega.

Obligación legal de la obligación convencional: La importancia de la navegabilidad es tal que la ley francesa creo el deber de reservar una de las disposiciones "el fletante a tiempo se obliga a presentar [...] Y a mantener durante la duración del contrato el buque designado en buen estado de navegabilidad, armado y equipado convenientemente para cumplir las operaciones previstas en la *charte-partie* (cartas-partidas)". Por lo tanto la *charte-partie* (cartas-partidas), se reserva una de sus cláusulas, así la NYPE 93 precisa que "*the vessel on her delivery shall be ready to receive the charge with clean-swept holds and tight, staunch, strong and in every way for ordinary charge service*" (ligne 3334) y la SYNACOMEX 90 ordena "*the vessel being tight, staunch and in every way fit for the voyage, shall [...] proceed to*" (ligne 7).

118 Cláusula 22 de la Baltimé, Cláusula 16 de la New York Procede.

Navegabilidad Náutica; La idea de navegabilidad náutica del buque es conducida naturalmente al conjunto de equipos materiales del buque, medio de lucha con los incendios, equipos de navegación, radares, lo más fundamental del estado del casco, el panel de caña, las diferentes maquinas, sin olvidar las tuberías, construyéndolo en tanto con materiales que funcionan esencialmente durante la buena marcha del buque y son en tanto elementos de su navegabilidad, la duración de la obligación de poner al buque en estado de navegabilidad es una pregunta delicada para cada sistema jurídico coexistente, en el derecho inglés, se considera que no es continua. Entonces, el buque debe ser navegable hasta que se descuenta al fletador, la inavegabilidad que sobreviene después no obliga al fletador a efectuar las reparaciones necesarias para conducir el contrato a su término, entonces el remedio que se ofrece al fletador no es la rescisión del contrato, concluye en una doctrina diferente en términos de *seaworthiness by Stages*, enseñan, que la navegabilidad debe ser mantenida al inicio de cada período distinto a la de la navegación de un mismo viaje, toda vez que se pueda, entonces el contenido de la obligación varía de una *charter-partie* (cartas-partidas) a otra. Así que la sentencia de BALTIME en su cláusula 3 previene que el buen estado en el servicio, en tanto que la LINERTIME vea la expresión "antes y después de cada viaje", el derecho francés, en contrario, hace de la obligación de navegabilidad una obligación continua.

La obligación de navegabilidad revela la esencia del contrato, la sanción de la inexecución es naturalmente la rescisión del contrato sobre el fundamento del artículo 1184 del Código Civil, entonces el derecho francés da la rescisión presentando una connotación relativamente restrictiva, por esencia, judicial y por que el juez posee un poder de apreciación. En el derecho inglés, la sanción de inavegabilidad estaba, hasta una fecha reciente, muy rigurosa, la obligación era de naturaleza jurídica sujeta a una condición de especie de inavegabilidad que estaba sancionada por la rescisión automática e inexcusable del contrato de fletamento. Técnicamente la inavegabilidad no es mas hoy en

día una condición por la cual se puede recibir una sanción de una garantía, eso viene siendo en el derecho inglés, un *innominate term*.

Naturaleza jurídica de los elementos descriptivos del buque: En las condiciones mismas del contrato y de la ley califican los elementos esenciales del buque aquellos como su nombre, su puerto de atraque, su pabellón y su tonelaje, ya que todos estos elementos se requieren en caso de que se necesite rescindir el contrato ya que son materia del contrato, para la indemnización al fletador.

Obligaciones del fletador

El fletador a tiempo recibe el buque y lo utiliza conforme a las disposiciones la *charte-partie* (carta-partidas), notablemente debe mantener a bordo la cantidad de mercancía precisada en la *charte-partie* (carta-partidas), pagar el alquiler y restituirlo al fletante.

La recepción del buque, el fletador recibirá el buque en el lugar y en la época fijada en el contrato, esto da lugar a una contestación contradictoria del estado del buque y a la redacción de un proceso verbal que describe al buque, lo que este a bordo y sus aparatos, así como la comida que se tenga en el buque.

Los límites de empleo del buque son muy importantes y son restringidas las cargas que serán cargadas. Las zonas geográficas que el buque frecuenta y los puertos donde realizara escala.

El buque solo puede ser utilizado para el tráfico lícito, las zonas geográficas, podrá acudir a todas las partes del mundo excepto las zonas de navegación en las que los aseguradores del buque puedan demandar en razón de la inseguridad latente. Por ejemplo no puede acudir a un pabellón que esté a punto del boicot.

Responsabilidad contractual

No es posible presentar las decenas de cartas que son habitualmente utilizadas, solo nos limitaremos a precisar unas disposiciones de la BALTIME y de la New York Produce.

El régimen de responsabilidad de la BALTIME aparece muy cercana de la que está inscrita para el fletamento de viaje, en los términos de la Gencon, de una parte esta *charte* (carta-partidas) que concede en su artículo 13, el fletante quien será responsable de la falta de la diligencia o de su director que pone el buque en estado de navegabilidad, por otra parte ella atiende a la responsabilidad de los daños que resulten en todo acto personal, omisión o error del fletante o de su director. Abierto a toda la responsabilidad del fletante por los daños o retardo, que son la causa misma del daño o retardo que resulte del error o de la negligencia de uno de sus encargados, término en el cual se incluye al capitán, en fin sera excluido el fletante de toda responsabilidad por huelga, boicot, detención o restricción de trabajo, misma que emane del capitán, oficiales o miembro del equipo.

La New York Produce, es mucho más original, previene los conocimientos emitidos en el caso de la explotación comercial del buque que debe contener una cláusula Paramount, indicando a cuales estarán sometidos y sus reglas "clásicas" del derecho de los transportes sobre el conocimiento, para precisar otras reglas esta la Carriages of Goods by sea Act de los Estados-Unidos, la cual reproduce aquellos matices, la Convención de 1924 y todavía ella misma (hace referencia en la *charte* (carta-partidas) a las Reglas de la Haya, y las Reglas de Visby, que dominaron habitualmente dentro los textos ingleses de la Convención de 1924 y del Protocolo de 1968) donde sobre todo era otra legislación similar obligatoria en virtud de la legislación de los países de expedición o de los países

de destino y que se ajustan en el contrato de fletamento que será regida por la cláusula Paramount.

De otra manera en la cláusula 21, la New York Produce dispone que en todos los casos es aplicable excepto en los habituales (actos de dios, incendios, peligros de mar, errores de la navegación) son mutuamente excepciones (*mutalidad excepted*).

Ahí está la complejidad por no decir la obscuridad, debemos concluir que el fletante asume las disposiciones de la New York Produce y será responsable de pleno derecho de mercancías puestas a bordo, y no podrá escapar de su responsabilidad que serán la prueba de los daños a causa de las consecuencias de uno de los casos excepto los previstos por el texto sobre el transporte y sobre el conocimiento, donde previene también las estipulaciones del artículo 21 de la *charte* (carta) como (peligro en el mar, error de carga o de vicio en la mercancía, y sobre todo el error del capitán en la navegación o administración del buque).

La jurisprudencia sobre la responsabilidad del fletante a tiempo esta relativamente un poco abandonada, entonces el fletante es protegido por las cláusulas de no responsabilidad de la *charte*, se fundan sobre el artículo 13 de la BALTIME, así como la Cámara Arbitral Marítima de Paris que exonera al fletante de un buque a la responsabilidad controlada, el fletador no había dado las instrucciones particulares al capitán, todavía los jueces retienen como error de la navegación y exoneran al fletante, y el error cometido por el capitán es en relación a la apreciación de la tracción del agua en el buque¹¹⁹.

¹¹⁹ Para el primer ejemplo ver el CAMP 15 octubre 1996 sentencia numero 778, DMF 1996.951 para el segundo caso, CAMP 2 de agosto de 1990, sentencia numero 951, DMF 1991.406 sobre el mismo sentido, Queen's Bench 2 de mayo de 1991 buque The Fantasy.

Sobre un fletamento de la carta de la New York Produce, la Court of Appeal de Londres y así el juez en 1984 en los términos de "errores de navegación" la cláusula 21 que protegen al fletante, pone los errores no negligentes pero no estaba lo suficientemente amplia para cubrir los errores defectuosos, paralelamente los jueces franceses aplican el fletamento a tiempo y la misma solución que en materia de fletamento por viaje es constante y es un elemento de navegabilidad del buque, y concluyen en un error de diligencia que va en dirección con la responsabilidad del fletante.

La responsabilidad de la mayor parte de los fletantes a tiempo comúnmente denominados Inter-club New York Produce Exchange Agreement, que se reparten fortuitamente las responsabilidades en caso de daños en las mercancías. Previene los daños resultantes de la inavergabilidad del buque que serán puestos en carga a 100% para el fletante y fletador que pondrá en carga también por el 100%, los daños de almacenamiento o manejo inadecuado, los daños resultante de la entrega incompleta serán repartidos a la mitad entre el arrendador y el fletador.¹²⁰

Causas relacionadas con el conocimiento de embarque

Esta el caso del conocimiento en blanco, la jurisprudencia francesa reconoce en el sistema francés el derecho de actuar con el unidamente al contrato de transporte contra el propietario del buque, que en adelante será el arrendador.

En el derecho inglés, el derecho americano y las Reglas de Hamburgo. Dan soluciones diferentes aquellas que dota al derecho francés que son adoptadas en el derecho inglés y en el derecho americano. El derecho ingles fija principalmente la calidad de la persona

¹²⁰ Tribunal de comercio de Paris 11 de enero de 1978' DMF 1979.24.

que firma el conocimiento. Cuando el conocimiento es firmado por el capitán, el arrendador está comprometido y la misma regla es aplicada en caso donde el conocimiento es firmado por el fletador <<*for the Master*>>. Esto es cuando solamente el conocimiento es firmado por el fletador o su agente, que solo el fletador está ligado por el contrato de transporte. Las soluciones de derecho americano son cercanas a las del derecho francés. Si el fletador utiliza su conocimiento, el esta solo ligado por el contrato de transporte, también si el conocimiento es firmado por el fletador <<*for the Master*>>. Pero el destinatario se beneficia de una acción *in rem* contra el buque, acción que le permite el deber de fijar la responsabilidad del fletador.

Cuando el contrato de transporte concluye por el fletador a tiempo está regulado por las Reglas de Hamburgo, la calidad de << transportador sustituto>> podrá ser reconocida por el fletante, en tanto que el ejecute el transporte de acuerdo al artículo 10 de las reglas. El jefe, el destinatario beneficiario contra el fletante tiene una acción contractual, fijada por las condiciones y límites previstos en las Reglas.

La hipótesis aquí fijadas plantean importantes preguntas, resulta difícil, ya que como se oponen las disposiciones de las Reglas de Hamburgo al fletante, que no es parte del contrato de transporte suscrito por el fletador en el contrato es inoperable. El no podrá estar al extremo que ante una jurisdicción de estado firmante de las Reglas, estrictamente tiene enunciado en su artículo 2 "se aplica a aquellas que deben ser de la nacionalidad del buque, del transportador, la del transportador sustituto, del cargador, del destinatario o de toda otra persona interesada".

Acción extracontractual

De manera general, se ve que el contrato de transporte es considerado como concluido entre el fletador y el cargador, los tribunales franceses no reconocen menos con el derecho de la mercancía, el derecho de actuar en responsabilidad extra contractual contra el arrendador.

El principio de tal acción, conforme a los principios generales de derecho de la responsabilidad, se puede deducir por la sentencia rendida por la Corte de Casación, el 16 de enero de 1973, la Compañía General Trasatlántica con un fletamento a tiempo de un buque explotado por la sociedad Miguelco, quien fue el mismo, dentro del cuadro de un primer fletamento a tiempo, de la sociedad Brovig Rederi, tenía acción en garantía contra la última sociedad, el arrendador inicial del buque después de indemnizar al cargador que el había confiado su mercancía. La Corte de Casación aprobó por los jueces de fondo tener por declarado la acción de la Compañía General Trasatlántica por cobrar. El razonamiento del desarrollo de la Corte Suprema en el cuadro de una relación de subfletamento puede ser dentro del cuadro de una relación de transporte, no se opone con el derecho de la mercancía, extraña al contrato de fletamento, intenta una acción extra contractual contra el arrendador.

En casi todo, la solución admitida por la Court d'Appel de Rouen dentro de una sentencia de 6 de febrero de 1982 (ña iré Kenosha, DMF 1982.669, note R. Achard), todo encaja en la responsabilidad del transporte marítimo de fletamento a tiempo del buque en razón del casi todo, excepto del error náutico, la corte condono al arrendador responsable, en el derecho común de todo error, náutico o no, cometido por una sola persona.

Fletamento a tiempo y proveedores

Dentro de varios casos el hecho de que el buque sea explotado sobre el régimen de fletamento a tiempo no habrá ningún problema, los proveedores contratan con las partes del fletamento que asumen las responsabilidades financieras de la operación. El contratista de reparaciones tendrá contrato con el fletador y tendrá un derecho de acción contra él. El proveedor de hidrocarburos tendrá contrato con el fletante o su agente, y actuara contra el fletador, el hecho es que el proveedor puede suministrar los tanques de hidrocarburos en la solicitud de registro de un barco cuyo mandato está mal identificado, la pregunta, se pone entonces al saber contra quien puede actuar en pago.

En principio se deberá aplicar las reglas de derecho común, y decidir que el contrato de fletamento no puede ser opuesto al proveedor ya que él es extraño. Es aquí donde se puede actuar en contra del fletante.

La corte se funda sobre las disposiciones del artículo 20 y 21, del Decreto de 31 de diciembre de 1966, los cuales ordenan que quienes tributen la gestión náutica al buque del fletante y su gestión comercial al fletador, para poseer el principio que el consignatario trato con el proveedor para los gastos súbditos de la gestión comercial no puede actuar en contra del fletador para el recubrimiento de sus avances.

6. CONTRATO DE TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS

6.1 Contrato de transporte marítimo de mercancías en el derecho mexicano

El objeto de este contrato es que el naviero o el operador se obligen ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

El contrato de transporte de mercancías constara en un conocimiento de embarque, mismo que deberá expedir el transportista o el operador a cada embarcador.

Las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura y recargos serán pactados de manera libre por los transportistas y los usuarios, sin embargo, la Secretaria estará facultada para establecer las tarifas de prestación de los servicios de transporte de mercancías contando con la opinión de la Comisión Federal de Competencia.

El conocimiento de embarque deberá contener los siguientes requisitos mínimos:

- I. Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador;
- II. Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque;
- IV. Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación;
- V. Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte;
- VI. Indicación si es flete pagado o por cobrar;
- VII. Mención de los puertos de carga y destino;
- VIII. Mención de la modalidad y tipo de transporte;
- IX. Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario; y
- X. Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías.

El naviero u operador a recibir la mercancía a transportar expedirá a cada embarcado un documento provisional de recibo para que el embarque acredite la entrega de las

mercancías y cuando sean embarcadas expedirán el conocimiento de embarque respectivo, que será canjeado por el documento provisional.

El cargador proporcionara al naviero u operador en el momento de la carga, los datos exactos de identificación de la misma que el propio cargador habrá de señalar, si se dan inexactitudes de los datos de las mercancías por parte del cargador deberá indemnizar al naviero u operador de todas las pérdidas, daños y gastos que ocasionen.

Las mercancías inflamables, explosivas o peligrosas no declaradas como tales, podrán ser desembarcadas, destruidas o transformadas en inofensivas por la empresa naviera, sin indemnización.

El hecho de retirar las mercancías constituirá, salvo prueba en contrario, una presunción que ha sido entregada por el naviero o el operador en la forma indicada en el conocimiento de embarque, al menos que se dé aviso al naviero u operador o al operador en puerto de descarga o daños sufridos y de la naturaleza general de estos, si las pérdidas o daños no son aparentes, el aviso se dará a los tres días siguientes a la entrega, si no se hace en ese período se consideran entregadas a lo pactado en el conocimiento de embarque.

Las acciones derivadas del transporte marítimo mediante el conocimiento de embarque prescribirán en un año, contados a partir de que la mercancía fue puesta a disposición del destinatario o de que la embarcación llevo a su destino sin la mercancía referida.

Formas de conocimiento; Este documento puede tomar la forma sobre todo de dos formas:

- Nominativa; (persona determinada) la cual será mencionada con el nombre y la dirección de destinatario, transmisión por las reglas de la cesión de deudas.
- A la orden; (del cargador o del destinatario) transmisible por el simple endoso.
- Al portador; sin alguna indicación (el caso de los conocimientos en blanco) transmisión por la simple tradición.

Varios autores y la doctrina dan diversos Criterios de la clasificación:

1. Por el momento de la carga de las mercancías al buque.

Conocimiento embarcado u ordinario, es aquel que se extiende cuando las mercancías ya han sido embarcadas en el buque"¹²¹.

Conocimiento para embarque; Se extiende cuando las mercancías se entregan a la empresa transportista antes de la llegada del buque, regulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 135¹²².

2. Se refiere al modo de transporte

Mixto. Abarca la totalidad de los modos de transporte a que se vera sometida una mercancía¹²³.

3. Por el momento de pago;

Conocimiento de embarque pagado y conocimiento de embarque por cobrar, uno fue pagado en el puerto de origen y el otro en el puerto de destino¹²⁴.

¹²¹ Beltrán Montiel, Luis, *op. cit.*, pág 301.

¹²² Manca, Plinio, *Studi di Diritto della Navigazione*, Milan, Dott A. Giuffré Editore, 1961, t. II pág. 362.

¹²³ Malvagni, Atilio, *Derecho Marítimo. Contratos de transporte por agua*, Buenos Aires, Roque Depalma, 1956, p. 111.

4. Por el tipo de forma en que se emplea;

Forma larga, forma corta, es la forma en la que contiene todas las cláusulas impresas en el conocimiento de embarque, aquella que contiene las cláusulas o no las contiene¹²⁵.

6.2 Contrato de transporte marítimo de mercancías en el derecho francés

El transporte de mercancías puede constar en la exportación de una cosa que debe estar en la carga en un lugar determinado para poder ser entregado, resultante del transporte marítimo. En este caso se le encargaría a un cargador por medio de un contrato realizado con un transportador que se encargara de cumplir con la contraparte. El contrato de transporte tiene dos objetos: el precio en carga de una mercancía objeto de la obligación del transportador y el pago de un precio objeto de la obligación del cargador. Dentro de un contrato de esta naturaleza el buque es el instrumento necesario para la ejecución del compromiso suscrito por el transportador.

El derecho aplicable al transporte marítimo resulta de acuerdo al caso, de la legislación francesa o de las convenciones francesas, que al final resulta un problema al momento de la aplicación para ciertas hipótesis.

El dominio de la ley francesa según su artículo 16 de la Ley de 1966, se aplica a los transportes efectuados desde el punto de partida al de destino de un puerto francés y no se somete a una Convención Internacional a la cual Francia sea parte, y de operaciones

¹²⁴ Salgado Salgado, José Eusebio, *El conocimiento de embarque y su régimen internacional*, México, ed., UNAM, 1994, p. 30.

¹²⁵ *Idem*.

de transporte que estén fuera del campo de aplicación de una Convención (regla de carácter imperativo).

Mientras el dominio de la convención de Bruselas, en el artículo 10 de dicha Convención modifico el Protocolo de 1968, aplicable exclusivamente a los transportes de mercancías, señalando como elementos esenciales los siguientes:

- Se lleva acabo sobre los conocimientos de embarque.
- Entre dos puertos entre dos Estados diferentes.

A condición de:

- El conocimiento de embarque fue creado por un Estado contratante.
- Donde el desplazamiento fue ligado a la salida de un puerto de un Estado contratante.
- Donde el conocimiento de embarque vuelve expresamente a las reglas de la Convención (cláusula llamada Paramount por la cual las partes de un contrato de transporte marítimo escojen la regla que regirá).

Los dos órdenes jurídicos tanto interno e internacional son recíprocamente influenciados; Las reglas son próximas, el texto francés es más severo y más completo que los ordenamientos internacionales.

Así, la Convención de Bruselas se limita a los transportes efectuados bajo el conocimiento de embarque, la Ley francesa de 1966 concerniente a todos los transportes marítimos sin hacer referencia a un título dado al cargador.

La ley francesa es en principio indiferente a la naturaleza de la mercancía, no excluye, como lo hace la Convención, el transporte de animales vivos, ni de las mercancías cargadas sobre cubierta.

Antes de seguir con el estudio del conocimiento de embarque debemos decir que el conocimiento de embarque ha tenido que pasar por diversos ordenamientos jurídicos de carácter internacional ya que, este documento ha traído una serie de problemas en el tráfico marítimo internacional, primero se encontró regulado en la Convención Internacional de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimientos de Embarque de 1924 o las Reglas de la Haya depositadas en la Corona de Bélgica, las Reglas de Visby, el Protocolo de Bruselas de 1979, así como el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Marítimo de Mercancías de 1978 o las Reglas de Hamburgo depositadas en la Secretaria General de la ONU.

La definición del conocimiento de embarque se entiende como "un documento que hace prueba de un contrato de transporte marítimo y acredita que el porteador ha tomado a su cargo las mercancías, y en virtud del cual este se compromete a entregarlas contra la presentación del documento"¹²⁶.

En la aplicación del cargador, y después de la recepción de mercancías, el transportador debe entregarle un conocimiento de embarque que diga <<embarcado>> o <<shipped>>¹²⁷ esta entrega es hecha después de la recepción de la mercancía y da la certidumbre de la presencia a bordo.

¹²⁶ Definición de las Reglas de Hamburgo.

¹²⁷ *Cfr.* Convención de Bruselas artículo 3-3, ley francesa de 1966 artículo 18, Reglas de Hamburgo, artículo 14.

Hay que hacer una anotación sobre este documento que es el conocimiento de embarque y es distinto al de "recibido para embarcar" título provisorio dado a la entrega de la cosa a transportar.

En la práctica existen legalmente un /conocimiento directo/ emitido en caso de transportes marítimos sucesivos, o transportes mixtos dentro de los cuales en donde se puede adaptar a la parte marítima una parte fluvial, terrestre o aérea y un conocimiento para transporte combinado, título que responde al desarrollo del contenedor.

De los documentos que pueden ser emitidos al lugar de la carga del conocimiento, tales como la letra de porte marítimo (*seaway Bill of lading*) o simplemente una orden de expedición (*petit cabotage*).

Contenido del conocimiento de embarque:

Precisado por los diversos textos, artículo 33 del Decreto de 1966, y el artículo 3-3 de la Convención de Bruselas, artículo 15 de las Reglas de Hamburgo.

Las menciones traídas son numerosas:

a) indicación de las partes.

Nombre del transportador (a veces solo el del buque), identificación del cargador y del destinatario.

b) Precisiones concernientes a la mercancía.

Doble origen:

- Proveniente de la declaración del cargador (cuya inexactitud compromete su responsabilidad).

- Sobre la iniciativa del transportador.

c) Precisiones sobre el transporte (nombre del buque, lugar del cargamento y de descarga) y sobre las condiciones de contrato (monto del flete, y generalmente al dorso, cláusulas y condiciones generales del gerente de la operación).

d) Menciones finales, firma del transportador, su ausencia afectaría la representatividad del título, la eventual oposición de la firma del cargador proveerá que él ha conocido de las cláusulas del documento y las acepta.

Fecha: presenta un interés cierto, por ejemplo, para las ventas de salida (determinación del curso) o por la aventura del crédito en los créditos documentados.

Nota. La ausencia o la irregularidad de una mención no hacen nulo el conocimiento de embarque, pero tiene un incidente con la autoridad probatoria del documento.

Fuerza probatoria del conocimiento de embarque, en principio las menciones concernientes, aquellas relativas a las marcas, nombre de paquete, cantidad, peso, así como el estado y las condiciones aparentes.

Personas concernientes: divergencia entre los textos, el artículo 19 de la Ley de 1966, el transportador no puede confiar de la inexactitud de una mención que le concierne al cargador. El documento por lo tanto tiene fuerza probatoria absoluta en los otros casos especialmente en el caso que respecta al destinatario.

El artículo 3 y 4 de la Convención de 1924 precisa que la prueba contraria no es admitida hasta que el conocimiento de embarque sea transferido a un tercero portador de buena fe, el transportador puede por lo tanto establecer la inexactitud de una mención contra el

destinatario designado en el documento (esta posibilidad será rehusada en las Reglas de Hamburgo artículo 6-3 b cuando el destinatario sea de buena fe).

Bien entendido el transportador dispone de una acción en garantía contra el cargador.

Consecuencias, la protección del transportador, es el deber de sinceridad impuesto al cargador; El cargador es garante de sus declaraciones reproducidas en el conocimiento (artículo 19 de la Ley de 1966) porque en estas indicaciones, el flete es calculado y sobre esta base el destinatario hará sus declaraciones con el transportador. Después, si una inexactitud es a sabiendas cometida sobre la naturaleza o el valor de la mercancía, el transportador no incurre en responsabilidad por daños causados a la carga. El actúa con una verdadera pena privada, aplicable también en el sentido de todo reporte entre el engaño y el daño.

Reservas procuradas en el conocimiento: Derecho para los transportadores de verificar las enunciaciones del cargador, en consecuencia, la emisión de reserva, libelos por los cuales se entienden que limitan la carga de ciertas menciones o de prevenir las falsas alegaciones.

Reacción legislativa: Posibilidad de reserva concerniente a la mercancía situada a su examen. Hay disposiciones muy restrictivas concernientes en las reservas procuradas en el conocimiento de embarque en la ausencia de verificación.

Artículo 36 de la Ley de 1966: revisada en 1987, no autorizan al transportador a emitir reservas en caso de que tenga severas razones de duda de la exactitud de las menciones relativas a la mercancía, donde si él no tiene los medios normales de controlar las indicaciones (por ejemplo cuando pone un último embarque al último momento).

El artículo 3 de la Convención de Bruselas, no permiten al transportador negar la inscripción sobre los conocimientos de embarque de las declaraciones del cargador por las mismas razones.

El artículo 16 de las Reglas de Hamburgo, autoriza legalmente las reservas en caso de conocimientos o de sospechas de las indicaciones retomadas del conocimiento de embarque que no representan exactamente la mercancía puesta en la carga, o en caso de ausencia de los medios de satisfacción de control, las reservas deben ser especiales y motivadas.

Letras de garantía; Para dar la fiabilidad a un conocimiento de embarque, en torno a las operaciones de crédito documentarías, la practica coincide en entregar un conocimiento limpio "*connaissance net*" a través de una letra de garantía (o contra letra de indemnización). El cargador se compromete a compensar al transportador de toda reclamación ulterior por inexactitud.

Validez; La reglamentación sitúa a las letras en garantía dentro de la teoría de contra-letras (Contre-lettres), en principio son validas entre las partes que la firman, pero traen como resultado:

- La nulidad de las letras tiene efecto con los terceros (artículo 20 de la Ley de 1966),
- Hay una diferencia, los terceros pueden hacer valer su derecho en contra del cargador.

Pero, si el transportador se abstiene voluntariamente de inscribir una reserva concerniente al error de la mercancía, el no podrá hacer prevalecer su exclusión de su responsabilidad, ni de igual manera beneficiarse de las limitaciones de reparación.

Contra las falsas declaraciones; Con la intención de evitar los fraudes, ciertas estipulaciones previenen algunas veces el pago doble de un fletamento en caso de declaración inexacta de peso. Esta cláusula penal es en principio válida.

Las funciones del conocimiento de embarque; El conocimiento de embarque aparece como un título que tiene función probatoria, y permite una doble prueba. Es la prueba del contrato y de sus condiciones. El conocimiento puede jugar un papel de instrumento de contrato, el hace la prueba del acuerdo que paso entre el cargador y el transportador (como la *charte-partie* en el fletamiento).

Permiten legalmente establecer ciertos datos de acuerdo, de manera general y de manera particular sobre las condiciones generales del transporte, puede haber la posibilidad de que exista un conocimiento de embarque y una *charte-partie* (Carta-partidas).

El documento que permite ver si se entregó materialmente la mercancía, (el "billete" en Marsella se le dice así) es dado contra intercambio de una "buena entrega" que el agente del transportador a dado al destinatario en contrapartida del cumplimiento del conocimiento de embarque, esto es con la firma y el intercambio del conocimiento de embarque del cargador y del conocimiento de embarque del capitán.

El procedimiento de entrega responde al siguiente esquema, firma del destinatario al dorso del conocimiento que él posee, intercambio del conocimiento del capitán y del

conocimiento del destinatario, entrega al destinatario de una buena entrega, entrega al estibador guardián de la mercancía de una buena entrega contra una buena salida, entrega de una buena salida a los servidores de la empresa guardiana de la mercancía colocado en el muelle o en el almacén.

Es muy importante el conocimiento de embarque en el intercambio de mercancías ya que cumple estas funciones: 1. La prueba de la recepción de la mercancía a transportar, 2. Prueba del contenido o manifestación del contratista de transporte y 3. Título representativo de mercancía que se describe, que no siempre es prueba de las condiciones del contrato. Así se este en presencia de un conocimiento de *charte-partie* (Carta-partidas), es decir un contrato ligado a un contrato de fletamento de viaje porque, de un lado, las condiciones del transportador serán frecuentemente aquellas que de fe la *charte-partie* (Carta-partidas), mientras no entra la incorporación de todas las estipulaciones en el conocimiento de embarque.

Es generalmente redactado en el idioma inglés, desafortunadamente la ley francesa no lo pide como requisito, ya que no es nulo realizarlo de tal manera ya que el inglés es de uso común en materia de contratos internacionales y la ley francesa no lo toma como nulo.

2. Es la prueba de la recepción de la mercancía, su función de origen del título es que el transportador reconoce haber recibido en el transporte la mercancía que esta descrita. La prueba en contrario no es admitida si el conocimiento de embarque fue transmitido a un tercero de buena fe.

Es preciso que el documento haga;

- La prueba de que fue tomada en carga por el conocimiento de embarque "recibida por el embarque" documento simplemente provisorio, dentro de la expectativa de que fue puesta a bordo.

- Es la prueba de que el embarque de la carga en el conocimiento de embarque dice "embarcada".

Es un título que confiere el derecho relativo a la mercancía, es una doble manifestación porque el conocimiento de embarque procura:

- El derecho a la mercancía, funda el derecho de la deuda del titular contra el transportador.

- Un derecho sobre la mercancía, que representa la carga.

También, es para el titular del conocimiento de embarque el derecho de reclamar la entrega de la mercancía mencionada a su llegada. Es así de otra forma, que juega un papel entre el conocimiento de embarque y el cargador, su detención confiere al titular legítimo la posesión real de la carga. Su transmisión por lo tanto transfiere la posesión. Esta función se justifica por la duración de los viajes en el mar.

Dentro del análisis jurídico de la situación, el título consagra una disociación de los elementos de la posesión. Es la posesión de la mercancía, el capitán tiene el cuerpo por la cuenta de otros. El es el titular del *animus*, esta dentro de un primer plano el cargador, ya que el designa el conocimiento, en la práctica de esta construcción, es el que representa la mercancía dentro de un documento, beneficiando la realización de ciertas operaciones comerciales comunes, especialmente en el comercio internacional, tales como:

- La venta de mercancías embarcadas,

- Empeñar las mercancías embarcadas,
- Es un crédito documentario.

Dentro de la última función, no hay otro documento que ni pueda substituir al conocimiento, los efectos que el contiene justifican el cuidado de la seguridad dada al documento y las precauciones legales que aseguran su certeza.

En el caso de que haya demasiadas demandas de entrega, el transportador debe consignar la carga, en la separación de una solución. Las Reglas de Hamburgo, representan una semejanza en las disposiciones clásicas sobre el conocimiento de embarque, pero estas contienen la emisión de un título cualquiera, queda conocimiento a otro.

La ejecución del contrato.

Lo esencial es que las modalidades que están fijadas por la práctica, en particular los usos, entregada después de la recepción de la mercancía, tiene las indicaciones propias a identificar y los elementos fundamentales en lo que consiste el contrato, las partes contratantes, mercancías puestas en carga, elementos de viaje y flete. Así como puede ser entregado antes o después del embarque de las mercancías, el hecho es precisado por la mención "embarcado" o "recibido para embarque" (*reçue pour embarquement*). El conocimiento de embarque da un papel probatorio mayor, es por eso que se deben describir las marcas propias a identificar en las mercancías, la cantidad cargada (en su caso el peso o paquetes) el estado y las condiciones aparentes de la mercancía. La descripción de la mercancía, presenta dos intereses particulares, para comparar su estado al momento de su llegada al puerto de carga para contrastar a su descarga, el punto es saber si los daños se ocasionaron en el transcurso del transporte, es por eso

que se hace la descripción, así el acreedor que recibe el conocimiento conoce el estado de la mercancía. Esta descripción es sumamente importante porque es instrumento de ventas marítimas por lo tanto la venta da reservas.

Derechos de las reservas:

Se deben hacer al momento del reparto entre las reservas que son formuladas a la ocasión de la carga y aquellas que son puestas al momento de la descarga de la mercancía, así mismo, dentro de los dos casos, se constata un hecho, insuficientemente del embalaje, avería sufrida en la mercancía, en cuanto a número, volumen, en peso, etc.

Reservas del cargamento:

Estas indicaciones son capitales, al beneficio del transportador, se establecen los daños y pérdidas que son anteriores y extrañas al transporte. Con respecto al destinatario, se le informa sobre el estado de la mercancía, entonces tendrá conocimiento a la simple lectura del conocimiento de embarque. A la contra del cargador, se establecen los hechos que se le reclamaran a él después de eso.

El transportador está inclinado a tomar las reservas, se debe actuar rápido, tiene la tendencia a formular reservas generales, vagas, y no teniendo la precisión, pero el cargador debe responder a las reservas y a los hechos, sobre todo de aquellas que no constan en el documento. Para este hecho, el suscribe una letra de garantía por la cual él se compromete a indemnizar al transportador marítimo de las condonaciones que sufrieron por haber tomado las reservas que él debería tomar.

Sin embargo, la jurisprudencia francesa dice que las reservas imprecisas en tanto no estén a su alcance, la solución está en encontrarlo dentro de la regla sobre la cual el

transportador no la puede mencionar en el conocimiento, las marcas, el número, una cantidad y los pesos, ya que no tiene los medios razonables para verificar. Es notable en la aplicación de fórmulas de estilo tales como "*said to contain et shipper's load and count*".

El contrato de transporte, que es jurídicamente, no tiene otro motivo que el acuerdo de voluntades concluidas por el cargador y el transportador, deberán autorizar la validez de la ausencia voluntaria de las reservas y de la garantía suscrita por el cargador. En contra, el conocimiento es considerado y dado en las ventas marítimas que exigen su legitimidad y una gran severidad en contra del transportador.

Obligaciones del cargador:

La presentación de la mercancía le incumbe al cargador tanto el tiempo y el lugar fijados por el acuerdo, él envió debe ser envuelto de conformidad con su naturaleza, correctamente marcado y etiquetado, asegurado e incluso cuando están en el contenedor. Toda defectuosidad en la especie constituye un error del cargador, eventualmente una causa de exoneración para el transportador.

Se acompaña de una declaración concerniente a la mercancía hecha al transportador.

La segunda obligación es el pago del transporte.

La absolución del monto del flete es la obligación esencial del cargador, establecimiento del flete, es la contra prestación del servicio dada por el transportador.

El monto del flete presenta generalmente una estructura compleja, también toma en cuenta las características que varían en la mercancía (peso, volumen, valor) el estado algunas veces versa para el fletador cuando el cargamento del buque excede del tiempo previsto.

Existen en todas las rutas comerciales del mundo, los acuerdos de conferencias, grupos privados de armadores que cubren las mismas líneas, en vista de asegurar la concurrencia. Ellos conducen la fijación de los impuestos del flete, dado que los participantes no previenen el descenso. La posibilidad de la reducción se acuerda con el cargador de reservar la exclusividad a los miembros de la conferencia.

Absolución del flete:

En principio el cargador, si el flete es pagado al lugar de destino, el destinatario está comprometido a aceptar la entrega. La pérdida del derecho del pago, para el transportador es en ausencia de la entrega en particular.

Frecuentemente la cláusula "flete absuelto de todo evento" dentro de los conocimientos de embarque a fin de asegurar al transportador el derecho del pago, tales que son las circunstancias, la estipulación es válida.

Puesto a la parte la obligación de amarre a la redacción del conocimiento, el cargador debe presentar las mercancías conforme a las disposiciones del contrato. Debe pagar el flete (período del transporte) el precio está establecido por la convención (D. 31 dec. 1966, artículo 41 et 42) debe indemnizar al transportador de los daños causados al buque o a las otras mercancías por su error o por el vicio propio de sus mercancías. Debe entregar la mercancía.

Si las mercancías no son presentadas, salvo si el contrato fue legalmente rescindido, el cargador debe indemnizar correspondiendo al perjuicio padecido por el transportador.

El flete es todavía pagado si la mercancía es arrojada al mar por la salud común. Pero, dentro de esta hipótesis, se abre un procedimiento particular para la contribución de las averías comunes de acuerdo a lo que señala la Convención de Bruselas, de 25 de agosto de 1924.

Tenemos la teoría de los riesgos contractuales, *res perit debitori*, el flete es pagado si la mercancía es perdida por fortuna del mar, para aplicación de las reglas de la responsabilidad civil, no es lo mismo si las mercancías son pérdidas por el error del transportador.

Para aplicación de una u otra teoría, los gastos del transportación y del flete es debido por finalizar el desplazamiento de la mercancía, entonces, la interrupción resulta de una circunstancia que no compromete la responsabilidad del transportador y a la carga del transportador en los demás casos, aunque el transportador conserva el flete previsto por el viaje entero.

El error de recepción de la mercancía es oír al destinatario y no debe dejar al transportador desarmado, ni se deja del pago de su flete no pagado por avance, ni se actúa en contra de la guardia de la mercancía. También puede hacer la venta de la mercancía para el pago de su flete y hacer que se deposite el excedente. La situación procederá sin duda de una contestación relativa a la entrega o al pago del flete. Es verdad que el flete es pagable al lugar de destino y es hecho por el recepcionista si el acepta tomar la entrega de la mercancía.

Responsabilidad del transportador marítimo

La responsabilidad del transportador marítimo obedece a un régimen de responsabilidad de pleno derecho fuertemente atenido a él, en efecto es responsable de las pérdidas y de los daños realizados a las mercancías después de puesta en carga hasta la entrega a menos de que no pruebe que estas pérdidas o daños provienen de tales hechos

limitativamente enumerados en la Convención de Bruselas de 25 de agosto de 1924, artículo 4, este régimen puede ser de otra manera ligeramente diferente y que resulta de una idea mal realizada, sobre todo procede de la idea fundamental que está ligado a los repuestos específicos de transporte y deben repartirse entre el transportador y el cargador o el destinatario, no está excluido de las reparticiones tenidas fuertemente influenciadas por las situaciones económicas en adelante desaparecidas de suerte.

El transportador marítimo se presume responsable de las pérdidas y de los daños sobrevenidos a la mercancía, mientras el este a la guardia de las mismas, él se libera de esta presunción de responsabilidad para la prueba de un caso excepcional de responsabilidad, el cargador puede entonces tener la prueba de la pérdida o daños resultantes, no por el caso de un error del transportador.

Obligaciones del transportador en cuanto al buque.

La imitación a la Convención de Bruselas (artículo 3) y el artículo 21 de la Ley francesa de 1966 dispone que el transportador tenga, antes y al comienzo de cada viaje, hacer una diligencia para:

- Meter el buque en estado de navegabilidad, la cuenta de los viajes que debe efectuar y las mercancías que debe transportar.
- Convenientemente armar, equipar y abastecer al buque.
- Verificar que están en buen estado todas las partes del buque y que las mercancías deben estar cargadas.

Esta obligación de regulación una vez realizada, debe permitir la ejecución de la obligación de resultado relativa a la pactada.

Dualidad de la noción de la navegabilidad;

- Aspecto náutico: estado del casco, de la mercancía, competencia del equipo;
- Aspecto comercial: estado de calado, el acondicionamiento de interiores destinadas a recibir y conservar la mercancía.

Obligaciones en cuanto al transporte propiamente dicho.

1. Cargamento de la mercancía.

Poner en carga (aceptación de la mercancía del transportador) se sitúa entonces a más tardar a ese estado.

Porque el transportador debe responder a la carga, entonces entredichas las estipulaciones de "puesta la carga a bordo" tal como lo dice la Convención de Bruselas que le determina al transportador la obligación de reparar y la responsabilidad tal como lo marca el título, artículo 3-8.

Prácticamente, la regla no implica una obligación estrictamente personal contra el transportador. Intervienen frecuentemente los subcontratistas especialmente las empresas de mantenimiento, que actúan por su cuenta, (*acconiers, stevedores*).

2. Realización de desplazamiento.

La ruta a seguir en principio, hay un itinerario <<*en droiture*>> es decir la ruta habitual, prácticamente, hay una completa libertad que tiene el capitán por una cláusula usual del conocimiento de embarque.

El plazo: las cláusulas de conocimiento de embarque no contiene un plazo de ruta.

6.3 Contrato de transporte marítimo de pasajeros en el derecho mexicano

Es el contrato por el cual el naviero o el operador se obligan a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje. Este contrato debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo.

El naviero u operador tendrá la obligación de entregar al pasajero el boleto respectivo, el cual deberá contar al menos, con los siguientes requisitos:

- I. Nombre y domicilio del naviero u operador;
- II. En su caso, nombre del pasajero;
- III. Nombre y nacionalidad de la embarcación;
- IV. Ruta o recorrido;
- V. Precio del pasaje;
- VI. Fecha y lugar de embarque;
- VII. Puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje; y
- VIII. El nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador.

El transportista será responsable:

De los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o las lesiones corporales que sufra el pasajero, así como por la pérdida o daños causados al equipaje, si el evento sucedió dentro la realización del transporte y es imputable por culpa o negligencia del transportista o de los que actuaron en su representación.

Si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños causados al equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto del naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia técnica o de gestión.

El transportista designado en el contrato y el transportista ejecutor del mismo serán responsables solidarios frente al pasajero.

El transportista no será responsable de la pérdida o daños con relación al dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes, al menos que se los hayan entregado al transportista y haya aceptado custodiarlos.

Si el transportista acredita la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de este o de sus lesiones corporales, pérdida o daños causados al equipaje, la responsabilidad se considera atenuada o eximida.

La responsabilidad derivada para el transportista no excederá de las siguientes cantidades:

- a. 16,000 derechos especiales de giro por la muerte o las lesiones corporales de cada pasajero;
- b. 400 derechos especiales de giro por la pérdida o los daños causados al equipaje de camarote;
- c. 1,400 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados a vehículos, incluyendo en éstos los equipajes transportados en su interior o sobre ellos;
- d. 600 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados por equipajes que no sean los mencionados en los incisos anteriores.

Una de las tantas obligaciones que tiene el naviero u operador es contratar un seguro para indemnizar a los pasajeros y sus beneficiarios.

Si la embarcación no zarpa en el día señalado el naviero u operador regresa el precio del boleto y los bienes que hubiera embarcado, pero si se da el viaje y no se paga el precio del trayecto de bienes o equipajes podrá retenerlos.

Las acciones derivadas del contrato de transporte marítimo de pasajeros prescribirán en un año, a partir de la fecha de desembarque en el puerto de destino, si la embarcación no zarpa a partir de la fecha en que se le comunico al pasajero tal situación.

6.4 Contrato de transporte marítimo de pasajeros en el derecho francés

La Convención de Bruselas de 29 de abril de 1961, fue ratificado por Francia, pero no regula las maletas, que es completada por la Convención de Bruselas de 27 de mayo de 1967, sin embargo hay que hacer referencia que las dos convenciones no tienen armonía entre sí, la que tendrá que dar solución a este problema será la Convención de Atenas, que entro en vigor el 10 de abril de 1989, pero que es ratificada por unos cuantos países.

La Ley de 18 de junio de 1966 es en cuanto a la limitación de las reparaciones aplicables a los pasajeros, la Ley de 23 de diciembre de 1986 se pone en armonía, no con la convención de Atenas de 1974 que es especifica a los pasajeros y sus maletas, pero con la Convención de Londres de 19 de noviembre de 1976, es una convención generalista de los límites de la responsabilidad de derecho común.

La Convención de Atenas de 1974 dentro su objeto en un primer Protocolo de 19 de noviembre de 1976, después de un segundo de 29 de marzo de 1990, un tercer Protocolo de 1 de noviembre de 2002 ha operado para estar al día, en cuanto a la responsabilidad del trasportador. Ha hecho un objeto de las líneas directrices adoptados por la

Organización Marítima Internacional el 19 de octubre de 2006, líneas directrices que tienen valor jurídico y precisan en tanto que previenen que los Estados, que ratificaron el Protocolo de 2002, deberán asumir sus respectivas reservas.

En fin, el Parlamento Europeo y el Consejo adoptaron, el 23 de abril de 2009 un reglamento relativo a la responsabilidad de los transportadores de pasajeros por mar en caso de accidente¹²⁸ este reglamento previene que el régimen de responsabilidad para los transportistas internacionales o los transportes al interior de un Estado miembro será regido por la Convención de Atenas tales que la modifica el Protocolo de 2002, es así que para las líneas directrices de la Organización Marítima Internacional. Este régimen se aplicara a todo transporte efectuado sobre un buque y que sea de un pabellón de un Estado miembro como los contratos de transporte concluidos entre los Estados miembros.

La multiplicidad de textos, su sucesión dentro del tiempo, hacen mal la determinación de la ley aplicable al transporte de pasajeros, hay que tener en cuenta, no la ley aplicable al día del litigio que se debe aplicar sino al día en donde el contrato fue concluido.

Para los contratos en curso, podemos abordar y poner ciertos transportes a la Convención de Atenas, en aplicación a los criterios adoptados por ella, sin embargo algunos dicen que se pueden regular con la Convención de Roma, otros dicen que no entran dentro de este marco el contrato de transporte de pasajeros sino el de mercancías, sin embargo otros dicen que se podría aplicar la ley del lugar de partida o de llegada o el país del pasajero, lo cierto es que se tiene una serie de complicaciones con el uso de la determinación de la ley, lo que puedo decir es que el Reglamento de la Convención de Roma vendrá a solucionar varios problemas pero entrara en vigor hasta el 31 de diciembre de 2012, las

¹²⁸ Règlement N° 392/2009, JOUE L. 131 du 28 mai 2009.

disposiciones de la Convención de Atenas se integran al reglamento y se aplicaran en efecto en tanto a los contratos de transporte concluidos dentro un Estado miembro que a los transportes donde está el lugar de partida o de destino, si se encuentran en un Estado miembro.

La Ley de 18 de junio de 1966, en materia de transporte de pasajeros, revela su carácter de orden público en todas sus disposiciones, el artículo 33 enuncia, en efecto, que “*les dispositions du présent titre (transport de passagers) ne peuvent pas être écartées au prejudice des passagers*”. Cuando la Convención de Atenas enuncia en el artículo 18, integrado al Reglamento 329/2009 de 23 de abril de 2009, que toda estipulación contractual tendiente a exonerar al transportador o establecer una limitación de responsabilidad es nula y no prevista.

Billete de pasaje: el contrato de pasaje está definido por el artículo 34 de la Ley de 18 de junio de 1966, es el contrato por el cual “el armador se obliga a transportar por mar, sobre un trayecto definido, un pasajero que se obliga a pagar el precio del pasaje” el cual consta en el billete de pasaje.

El Decreto de 31 de diciembre de 1966 determina las menciones del billete, debe portar las menciones propias a identificar las partes, (transportador y pasajero), el nombre del buque, la fecha y el lugar de embarque así como el puerto de desembarque y las causas previstas, el precio del transporte, la clase y el número de cabina.¹²⁹

La convención de Atenas de 1974 define el contrato de transporte como el “*contrat conclu par un transporteur ou pour son compte pour le transport par mer d'un passager ou, le cas échéant, d'un passager et des bagages*”.

¹²⁹ Article du décret du 31 déc. 1966.

Obligaciones del transportador. Como en el contrato de transporte de mercancías, la primera obligación del transportador de pasajeros es la “de poner y conservar el buque en estado de navegabilidad, convenientemente armado, equipado, y aprovisionado para el viaje considerado” la ausencia del término de diligencia no esta prevista. Pero esta obligación concierne al buque es una doble obligación que corresponde también a los pasajeros, el artículo 36 enuncia en efecto que el transportador debe también “hacer todas las diligencias para asegurar la seguridad de los pasajeros” “hacer todas las diligencias” la expresión es fuerte, y depende, como veremos en la jurisprudencia que es menos rigurosa al cuidado del transportador de pasajeros que en la materia de transporte de mercancías, en fin el transportador es tendiente a complicarse el viaje, que pacto. Es el caso, a los términos del artículo 69 del Decreto de 31 de diciembre de 1966, el contrato será rescindido sin indemnización, ni de una parte, ni de otra por error, el transportador deberá indemnizar al pasajero a la altura de la mitad del precio del pasaje.

La modificación del viaje convenido, en cuanto al itinerario, con las escalas o los horarios, si es importante, abre el derecho a la indemnización para el pasajero, así mismo por la interrupción del viaje, abre legalmente el derecho a la indemnización por el pasaje a menos que el transportador esté en la medida de demostrar que la causa no le es imputable o que será restituido por un buque de la misma calidad.

Obligación del pasajero. La legislación de 1966 es también rigurosa al cuidado del pasajero, es así, que él debe presentar a la hora de embarcar las condiciones convenidas. Si el renuncia a su viaje o se presenta tarde, el paga el precio del viaje. El error de pago del precio del pasaje, el transportador se beneficia de un privilegio y puede demandar el depósito de sus maletas “en manos de terceros” pero no las puede retener a bordo.

Un último elemento del régimen aplicable al pasajero, como toda persona presente a bordo, y como ordena el artículo 72 del Decreto de 31 de diciembre de 1966, el pasajero esta estrictamente sujeto a la disciplina a bordo.

7. OTROS TIPOS DE FLETAMENTOS: CONTRATO DE TONELAJE Y DE ESPACIOS

Es nuevo en el mercado este tipo de contrato,¹³⁰ el contrato se presenta como una combinación de muchos fletamentos de viaje, correspondiendo a veces a los contratos de fletamento diferente. El género se divide en dos especies: en donde el armador se compromete a proporcionar por un período dado y una cantidad determinada a los buques capaces de transportar una cantidad fija al avance, mientras en el otro se compromete a transportar una cantidad de mercancía determinada. El contrato de tonelaje debe ser establecido a las medidas de los contratantes. Existen los fletamentos tradicionales, los contratos de fletamento tipo, por ejemplo, el contrato INTERCOA 80 diseñado por INTERTANKO (International Association of Independent Tankers Owners) para la transportación de productos petroleros.

7.1 Contrato de fletamento de espacios

Contrato particular como el fletamento de espacios que ha dado lugar a la redacción de un contrato-parte. Particularmente la *Slothire* y son diferentes a los fletamentos antes mencionados, paradójicamente pueden ser diferentes, la ley francesa lo consagra con cuatro disposiciones comunes. Es la Ley Sobre los Contratos de Fletamentos y de Transporte Marítimo ambos franceses. Es la Ley francesa numero 66-420 del 18 de junio de 1966 que debe ser utilizada con su Decreto de aplicación numero 66-1078 de 31 de diciembre de 1966.

¹³⁰ Bernard, P., *L'affretement tendances et perspectives*, Milan, A. gouffre ed. 1981, p. 222.

El fletamento esta en el artículo 1 de la Ley francesa de 18 de junio de 1966, que pone a disposición un buque a través de una remuneración. Las dos partes contratantes son por un lado, el arrendador del flete que da la disposición del buque y la otra parte que es el arrendatario del flete que lo recibe, el arrendador es el dueño del buque y el armador el arrendatario que recibió la disposición. Por esta razón en el derecho ingles designan al arrendador con la expresión *disponent owner(s)* ellos utilizan el plural. Pero la ley francesa utiliza el singular, es cierto que el buque comercial está en manos de personas morales principalmente por sociedades por acciones. En el vocabulario de fletamento utilizan un número impresionante de siglas y se puede uno ayudar en los diccionarios continuamente actualizados¹³¹.

El flete designa una remuneración doble para el fletador y el fletante, el vocabulario francés es menos rico que el inglés que distingue entre la remuneración de fletamento por viaje que ellos llaman *freight (fret flete en francés)* y del fletamento por tiempo y el fletamento a casco desnudo que ellos llaman (*loyer*) esta ultima denominación es interesante en cuanto a la palabra *loyer* que explica bien que la remuneración es en función a una duración que es exactamente al fletamento por tiempo y fletamento a casco desnudo, mientras que la palabra flete designa muchas veces al precio de una prestación de servicios, puede estar dentro de la hipótesis de fletamento por viaje o de transporte.

En la ley francesa donde el fletante del buque tiene un privilegio sobre las mercancías cargadas en el buque puestas a disposición del fletador, si las mercancías son propiedad del fletante que hace el flete.

¹³¹ E. Suplican, *The marine encyclopedic dictionary lloyd's of london press*, London, 1992.

Otro punto importante que menciona la regla francesa es que en materia internacional el contrato de fletamento es regido por la ley del pabellón del buque, salvo acuerdo contrario de las partes.

8. CONTRATO DE HIPOTECA MARÍTIMA

8.1 Contrato de hipoteca marítima en el derecho mexicano

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos exige que la hipoteca sea en escritura pública y que la misma se anote en la matrícula del buque. La hipoteca se puede dividir en varias cédulas que se realiza a cargo de una institución de crédito.

La acción hipotecaria tiene una prescripción de tres años, que se cuentan a partir del vencimiento del crédito que garantiza y se regirá por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos y lo demás lo deja al Código Federal de Procedimientos Civiles.

Se observa la falta de legislación y la supletoriedad de la misma es una falta de técnica legislativa que no permite el desarrollo del crédito naval ya que una hipoteca se puede constituir desde que un buque está en construcción, y que permitiría el desarrollo de grandes negocios marítimos, como es el caso de los astilleros holandeses, franceses, los países nórdicos y los griegos.

Solo pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados, una diferencia se encuentra en materia civil donde se prohíbe la hipoteca sobre bienes futuros, sin embargo la Ley de Navegación y Comercio Marítimos permite la hipoteca sobre las embarcaciones

que aun no existan, otra diferencia es sobre la misma materia ya que se tiene la hipoteca sobre bienes inmuebles, pero para la hipoteca marítima del buque es considerada como mueble, siempre que se constituya una hipoteca el deudor queda en calidad de depositario.

Podemos señalar que la hipoteca marítima o naval es solo sobre embarcaciones, buques, navíos, artefactos navales ya sea por aquellos que ya están constituidos o aquellos que están en construcción.

Formalidades: el contrato de hipoteca debe ser por escrito y debe constar en instrumento otorgado ante notario¹³² o corredor publico que a mi parecer debería ser realizado por el último, ya que, él es el encargado de llevar los asuntos de los comerciantes o federatario en el país extranjero, ya constituida se debe inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, artículo 14 fracción II de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Los derechos inherentes a la hipoteca tiene el derecho de conservación de la prenda, preferencia y persecución.

- El derecho de persecución: permite al acreedor hipotecario ir en contra de la embarcación hipotecada en garantía de su crédito.
- El derecho de preferencia: es aquel que tiene grado de preferencia sobre otros créditos.
- Derecho de conservación: es una figura que nace en el derecho francés y que no se tiene en la mayoría de los sistemas.

¹³² Artículo 6 de la Ley Federal de Correduría Publica establece que le corresponde al corredor público; fracción V. actuar como federatario público para hacer constar los contratos, convenios y actos jurídicos de naturaleza mercantil, excepto tratándose de inmuebles, así como en la emisión de obligaciones y otros títulos valor; en hipotecas sobre buques, navíos y aeronaves que se celebren ante él, así como para hacer constar los hechos de naturaleza mercantil.

Hay que hacer una anotación que la hipoteca se puede extender a:

- 1.- La embarcación;
- 2.- A los accesorios, pertenencias y demás bienes incorporados a la embarcación;
- 3.- A las mejoras de la embarcación.

Para la constitución de la hipoteca se siguen las reglas de la hipoteca civil de acuerdo a lo que ordena la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y supletoriamente se usara el Código Civil Federal, sin embargo, para la ejecución de la hipoteca se utilizara los argumentos que señala la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su artículo 275 y supletoriamente se utilizara lo que ordene el Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal en su Capítulo III del Título Séptimo "Del Juicio Hipotecario".

Como señala la jurisprudencia mexicana para la cancelación de la hipoteca se debe acudir ante juez de distrito con fundamento en el artículo 104 fracción IV constitucional que dispone que los tribunales federales conozcan de las controversias marítimas.

8.2 Contrato de hipoteca marítima en el derecho francés

La hipoteca marítima está regulada en los artículos 43 a 57 de la Ley francesa de 3 de enero de 1967 y en los artículos 13 a 25 del Decreto de 27 de octubre del mismo año. Disposiciones que son totalmente tomadas del espíritu de la Convención de Bruselas para la Unificación de Ciertas Reglas Concernientes a los Privilegios de las Hipotecas Marítimas del 10 de abril de 1926.

La hipoteca marítima en el derecho francés debe estar constituida de manera escrita so pena de nulidad y solo puede ser suscrita por el propietario o propietarios del buque o por su mandatario designado mediante mandato especial. Otro de los requisitos es que debe ser publicada, la publicidad es el hecho de la conservación de hipotecas marítimas (CHM), servicio que es dado por la administración de aduanas, dicha inscripción se vuelve obsoleta en un período de 10 años, para evitar esto el acreedor debe renovar la inscripción hipotecaria, así la nueva inscripción no beneficia en un rango de antigüedad, y toma su inscripción con la nueva fecha de inscripción.

La hipoteca marítima es una hipoteca mobiliaria dotada de un derecho que fue inspirada en las reglas de la hipoteca de bienes raíces, el buque es considerado como un inmueble.

Existen diferencias entre los procedimientos de Derecho Marítimo y el derecho común, el comprador del buque que quiere que se garantice su proceso de los otros acreedores hipotecarios antes de él, deberá notificar dentro los 15 días a todos los acreedores el extracto de su título. El derecho común prevé un período de un mes. Así que todo acreedor del buque puede requerir que se ponga en subasta mientras que el acreedor inscrito puede actuar de la misma forma en aplicación del derecho civil.

El antiguo derecho había conocido, durante un cierto tiempo y de ciertos países el derecho escrito, la hipoteca sobre navíos, el Código Civil vino a prohibir dentro el artículo 2119, texto que enuncia que "*les meubles n'ont pas de suite par hypothèque*" (los muebles no se regulan por la hipoteca).

La hipoteca marítima fue instituida en Francia por una Ley de 10 de diciembre de 1874, remplazada algunos años mas tardes por la Ley de 10 de julio de 1885, donde las

disposiciones se encuentran un poco incompatibles dentro del artículo 43 y siguientes de la Ley de 3 de enero de 1967.

Una hipoteca marítima puede ser constituida sobre todo buque de tonelaje, el límite es de veinte toneladas, existente dentro la Ley de 1885 ya abrogada por el texto de 1967, puede ser constituido sobre un buque en construcción, sobre reserva de declaración de la construcción que debe hacerse un recibo de aduanas habilitado para el expediente de inscripción del buque.

Una hipoteca marítima puede ser también constituída sobre todo a otro buque de mar francés, tal como el *chaland, grue flottante, dock flottant, comme sur une plate forme de forage ou autre engin d'exploration ou d'exploitation du plateau continental*.

La hipoteca marítima en el derecho francés puede ser todas las veces sobre un buque, o navío de mar, francés, dependiendo, el artículo 50 de la Ley de 3 enero de 1967 previene que las hipotecas constituidas en el extranjero sobre un buque extranjero ulteriormente francés son validas, a condición de haber sido válidamente publicadas en el extranjero de acuerdo a la ley del pabellón, y de haberlo puesto a conocimiento del acreedor, antes de la acta de venta del buque, con el fin de tener hecho el objeto de la publicidad reglamentaria.

Una hipoteca marítima no puede ser constituida más que por el propietario del navío, regla que es acorde en el derecho común, tal vez por mandatario previsto en mandato especial. En particular, el capitán, mismo fuera de puerto de atraque del buque, no lo puede hacer sin mandato especial. Para los navíos en copropiedad, como hemos visto que la hipoteca debe estar autorizada por la mayoría de los intereses de las partes, esto

se da cuando represente los tres cuartos del valor del navío.¹³³ Pero cada copropietario puede hipotecar su parte con el riesgo para los otros copropietarios, si la parte de la hipoteca representa más de la mitad del buque, el buque todo entra al objeto de una venta judicial, en caso de no pago de la deuda.

Forma del contrato de hipoteca: Una hipoteca marítima no puede normalmente ser constituida más que por contrato, los buques no son susceptibles de hipoteca legal, ni de la hipoteca judicial de acuerdo a lo que establece el artículo 250 del Decreto de 31 de julio de 1992, este texto, como el artículo 54 del Código de Procedimiento Civiles (viejo) no previene la hipoteca de inmuebles.

A la inversa del contrato de hipoteca inmobiliario, por el cual una acta de notario es exigida, el contrato de hipoteca marítima puede ser concluido por acta bajo firma privada. Las siguientes consecuencias de un contrato de hipoteca marítima puede ser concluido en el extranjero, en la práctica facilita la obtención de un crédito a través de un banco extranjero, toda vez que el escrito exigido por la ley francesa es una forma substancial, requiere de *validitatem* y no de *ad probationem* de acuerdo a los términos del artículo 43 de la Ley de 3 de Enero de 1967, la hipoteca debe “so pena de nulidad” ser constituida por escrito.

La formalidad es la más importante en materia de constitución de una hipoteca marítima y ciertamente de la publicidad.

La publicidad de las hipotecas; las modalidades de la publicidad de las hipotecas son precisadas en los artículos 15 y siguientes del Decreto de 27 de octubre de 1967, el

¹³³ Artículo 25 de la ley francesa de 3 de enero de 1967.

resultado de estos textos es que la hipoteca es hecha pública por inscripción sobre un registro especial, lugar para la conservación de las hipotecas marítimas dentro de la circunscripción cuyo el buque es inscrito. El acreedor que quiere hacer proceder la inscripción debe presentar al conservador los originales del título constitutivo de la hipoteca y tres cartas, indicando notablemente la identidad del buque, el monto de la deuda y las modalidades relativas a los intereses y reembolso. La hipoteca es inscrita sobre el registro especial para su conservación y además mencionada sobre la ficha de matrícula del buque.

El registro de hipotecas, como la ficha de matrículas, son públicas, todos los terceros interesados pueden conocer del estado de la hipoteca de un buque. Todo buque debe tener a bordo un “tableau sommaire” (resumen de la tabla) de las inscripciones hipotecarias al día de la fecha de su salida, por el contrario, el derecho francés no conoce la práctica, relativamente frecuente dentro de los otros Derechos Marítimos que utiliza, debe mencionar la hipoteca sobre el certificado de nacionalidad de un buque.

La publicidad de la hipoteca es una formalidad de un extremo importante, solo esta publicidad hace que la hipoteca sea oponible frente a terceros.

La inscripción de la hipoteca no hace efecto perpetuo. Todo a bordo de ella no es más que por diez años, después renovables por su prórroga. Ella puede ser objeto de una radiación. Esta radiación puede intervenir “en el consentimiento de las partes”. En consecuencia, es primero y principalmente el consentimiento del acreedor, puede ser expresado por una acta sobre firma privada, un Decreto de 30 de septiembre de 1953, por razones de práctica, modifica la regla de inscripción dentro la Ley de 1885, que requiere, fuerza judicial de una acta auténtica. La radiación puede también ser ordenada por

decisión judicial emanada normalmente de un Tribunal de Gran Instancia (TGI), de la misma que la reducción de la inscripción del monto de las sumas que restan.

Efectos de la hipoteca marítima; se afecta el patrimonio del deudor, por la hipoteca marítima, además de los derechos que confiere la hipoteca a sus acreedores.

La placa de la hipoteca marítima; La hipoteca marítima sobre los cuerpos del buque, o del navío de mar concerniente, como todos sus accesorios, maquinas, aparatos, etc. Bien que la cosa será prevista por la Ley de 3 de enero de 1967, esta admitida por referencia al artículo 2133 del Código Civil, (la hipoteca adquirida se entiende sobre todas las mejoras futuras al inmueble hipotecado) la hipoteca marítima se entiende en todos los elementos que se incorporan después de la constitución de la hipoteca, tales como el motor nuevo o remplazado, un equipo suplementario instalado a bordo.

Derecho del acreedor hipotecario:

- *Droit de saisir le navire* (derecho de aprovechar el buque): el primer derecho del acreedor hipotecario es beneficiarse del buque en manos del deudor, y de hacer la venta por ser pagable sobre el precio de venta. Es un derecho que se beneficia de una protección particular para que el acreedor pueda evitar que el deudor se sustraiga del cumplimiento de sus obligaciones.
- *Droit de suite* (derecho de persecución): la Ley de 1967 no precisa cuales son los eventos que ponen fin a este derecho de persecución de los acreedores hipotecarios. Resulta de las disposiciones del artículo 55 del Decreto de 1967 que conforme al derecho común, la venta judicial de buque entra en extinción

de todas las hipotecas, pero también de la venta particular prevista después de la incautación por la administración de aduanas, por el artículo 389 del Código de Aduanas.

- Droit de préférence (derecho de preferencia): es como en el derecho común, el derecho del acreedor hipotecario debe ser pagable en primer lugar, en preferencia de otros acreedores, y sin someterse a la Ley de Concursos.

Por último tomaré en cuenta que como todo acreedor, este puede ceder sus derechos por la vía civil¹³⁴ y a su vez por vía de endoso, si el título constitutivo de la hipoteca es un título a la orden.¹³⁵ Uno de los temas que no puedo dejar de mencionar es el conflicto de leyes, la mayor parte y los Derechos Marítimos extranjeros conocen la institución de la hipoteca marítima, o de instituciones cercanas, tal como el *mortgages* del derecho Ingles o del derecho americano, con el tiempo y la evolución de la práctica es fuertemente cerrado. La existencia de una hipoteca en el derecho extranjero sobre un buque decomisado en Francia tiene problemas de conflictos de leyes un poco complejas. Sin embargo, la Convención de Bruselas de 10 de abril de 1926, previene que las hipotecas, *mortgages*, o *gages* regularmente son establecidas en un buque, acorde con la ley del pabellón, seran respetadas por los países signatarios de la Convención de 1926 que aplican el mismo principio de respeto.

Esto ha ido evolucionando y una nueva Convención internacional fue firmada en 1993, la cual concierne sobre todo a los privilegios marítimos, que complementa a la Convención de 1926.

¹³⁴ Article 1690 du Code Civil.

¹³⁵ Article 53 de la Loi janvier 1967.

9. CONTRATO DE SEGURO MARÍTIMO

9.1 Contrato de seguro marítimo en el derecho mexicano

El seguro sobre cuerpo del buque es un seguro de daños por el cual el propietario del buque garantiza contra el riesgo de pérdidas de su buque. El valor del buque puede ser elevado y es frecuentemente utilizado en un mecanismo de coaseguro.

El contrato de seguro marítimo está relacionado con la prima por lo cual explicaremos de manera muy breve algunos de los temas que considero importante para su comprensión. Varias de las legislaciones concernientes a los seguros no definen que es el contrato de seguro ya que consideran que no va acorde con la finalidad de la ley, sin embargo un tratadista francés llamado Joseph Hémard dice:

"El seguro es una operación por la cual una parte, el asegurado, hace prometer mediante una remuneración, la prima, para él o para un tercero, en caso de realización de un riesgo, una prestación por otra parte, el asegurador, quien tomando a su cargo un conjunto de riesgos los compensa conforme a las leyes de la estadística".¹³⁶

Sin embargo la Ley Sobre el Contrato de Seguros en su artículo 1, define el contrato de seguro como:

Artículo 1. Por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante el pago de una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato.

¹³⁶ Hérmerd, J., *Théorie et oraritäts des assurances terrestres*, París, Vol. I, 1942, pp. 73 y 74.

Para el estudio que se realiza es necesario citar el artículo 3 que a la letra ordena lo siguiente:

“El seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas al Código de Comercio y por la presente ley en lo que sea compatible con ellas. Sin embargo la regulación de este contrato esta derogado, por lo que debemos decir que el contrato de seguro marítimo está regulado por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 2006 y supletoriamente por la Ley Sobre el Contrato de Seguro y por la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros”.

En la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de México en el artículo 188 dispone que el contrato de seguro marítimo se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante, es decir, acoge el sistema de la declaración, por lo que aun cuando no se haya expedido la póliza o carta u otra comunicación al proponente, el contrato se ha perfeccionado.

El contrato es consensual y tiene carácter indemnizatorio y siempre se considera que el contrato será de buena fe, podemos decir que esto viene del derecho ingles con la frase "*Insurrance is uberrimae fidei*" y se puede verificar con la Ley Inglesa de 1906 la English Marine Insurance Act "Un contrato de seguro marítimo es un contrato basado en la más estricta buena fe; y si esta absoluta buena fe no es observada por una de las partes, el contrato puede ser anulado por la otra parte".

El seguro tiene un carácter compensatorio pero nadie debe enriquecerse con el mismo, ya que el seguro va a reparar un daño futuro, como decía el autor Grocio es uno de los contratos "*praestandi indemnitis casus fortuitus*"

La aleatoriedad esta en el contrato de seguro ya que la prestación es incierta, ya que los accidentes no se conocen, se contrata un seguro porque uno no quiere tener algún accidente, si no para prevenirlos.

Elementos del contrato

- Asegurador, asegurante y beneficiario. El asegurador es la persona que asume el riesgo, según la Ley General de Instituciones de Seguros debe ser una sociedad anónima autorizada por el Estado. El asegurante o asegurado es el que contrata el seguro, su principal obligación es el pago de la prima. El beneficiario es la persona que va a recibir la indemnización por la actualización del riesgo.

La póliza es el elemento probatorio del contrato y puede ser sustituido por otros medios de prueba, dicha póliza en el derecho mexicano debe cumplir con las fracciones del artículo 20 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Los elementos materiales son las cosas aseguradas y solo la pueden asegurar las que tengan un interés jurídico-económico.

Para el autor Cervantes Ahumada "el riesgo lo define como el riesgo marítimo o riesgo de mar a la exposición de una cosa a una eventualidad dañosa conectada directamente con la navegación marítima. En otras palabras: es la posibilidad de un acontecimiento

conectado directamente a la navegación marítima, que pueda producir un daño o un perjuicio patrimoniales"¹³⁷

Las pólizas usadas por las aseguradoras mexicanas para los riesgos marítimos que se cubren son: furia de los elementos la naturaleza, explosión y rayo, varada, hundimiento, incendio, colisión de buque, responsabilidades por averías gruesas, responsabilidad civil del naviero, entre otras, artículo 189 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Hay varios tipos de seguro marítimo que se manejan, por ello hay diversidad de pólizas como aquel que son en razón de su objeto, así como cláusulas de seguro marítimo internacional como la cláusula del Instituto de Aseguradores de Londres (Institute of London underwrites Clauses), Cláusulas del Instituto Americano (American Institute Clauses), así como las reglas y cláusulas de cualquier Club de protección e Indemnización (Protection and Indemnity Club Clauses).¹³⁸

El seguro puede contratarse por viaje o por tiempo determinado artículo 230 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo que más se da en la práctica es el seguro por tiempo, si el contrato de seguro es por viaje su vigencia comenzara cuando se inicie el embarque, iniciado el embarque desde que zarpe o desamarre y termina cuando la embarcación sea anclada o amarrada en el puerto de destino o termine la descarga, si se descarga en dicho puerto el seguro termina a la finalización de la descarga que no podrá exceder de quince días. Si el seguro se tomara cuando la embarcación haya tomado su viaje, el seguro entrara en vigor desde la primera hora que se contrato el seguro como lo indica el artículo 231 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

¹³⁷ Cfr. Cervantes Ahumada, Raul, *op. cit.*, p. 904.

¹³⁸ Cfr. Artículo 194 Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En los contratos por tiempo determinado las pólizas por lo general establecen que entraran en vigor desde las cero horas hasta las 24 horas, la responsabilidad del asegurador vence a las 24 horas del día estipulado así como en la hora del lugar donde se emitió la póliza, artículo 232 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

El seguro por tiempo de la embarcación estando en viaje o en puerto de arribada forzosa se prorrogara de pleno derecho hasta que llegue a su destino final quedando amarrada o fondeada, el asegurado debe pagar la prima suplementaria.

El asegurador responderá por los daños y pérdidas ocasionados por los vicios ocultos de las cosas.

El seguro de fletes está regulado en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se define en los artículos 240 y 241, dicho seguro se puede contratar por tres personas, el cargador, el arrendador, el fletante o el capitán, la suma no podrá exceder de lo que aparezca en la póliza de arrendamiento, de fletamento o de conocimiento de embarque.

Contrato de seguro de responsabilidad civil: está regulado en el artículo 242 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, está destinado al propietario de una embarcación, del naviero o fletador, cubre los daños que sean causados a otras personas o a sus bienes, por causas que realice la embarcación, la carga, combustible o basura derramados, vertidos o descargados. Los seguros son contratados con Clubes de Protección de Indemnización o con aseguradores de prima fija.

El autor Cervantes Ahumada, habla de un seguro de buques que en la de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se conoce como seguro sobre embarcaciones y que

comprende el casco, la maquinaria, pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados a la navegación, conforme al artículo 226 que lo define como el seguro de casco y maquinaria.

Para continuar con el estudio del seguro es necesario que se analicen algunas figuras que están reguladas dentro de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Infraseguro: es aquel seguro que se contrata por una cantidad inferior al valor de la cosa asegurada, entonces la suma asegurada y el valor del interés asegurado es de tal manera que la suma asegurada es inferior al valor real de la cosa.

Supraseguro: se da cuando se contrata el seguro por un valor superior al valor real de la cosa asegurada, en materia de seguro marítimo el artículo 195 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece el régimen de sobreseguro:

"Artículo 195; La suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de omisiones o inexactas declaraciones. Si el asegurador probare el fraude del asegurado, el contrato de seguro será nulo para el asegurado y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de las consecuencias penales que corresponda".

Seguros múltiples: es el que se contrata con diversas compañías para cubrir el mismo riesgo y el mismo interés. Son diversos seguros los que coexisten en el siniestro, entonces podemos ver que se pueden dar los tres supuestos antes analizados:

1. Si el total de las sumas de los seguros contratados es inferior al valor del interés asegurable se cae en el Infraseguro.
2. Si el total de las sumas es igual al valor del interés asegurado se cae en el seguro pleno.
3. Si el total de las sumas es superior al valor del interés asegurable sería Supraseguro.

Para que el seguro múltiple se dé el asegurado debe informar a cada uno de los aseguradores de manera escrita la coexistencia de los demás seguros conforme al artículo 100 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Coaseguro: Con toda la imprecisión legislativa en la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros se encuentra la definición y no en la Ley Sobre el Contrato de Seguro.

Artículo 10 para efectos de esta ley se entiende:

- I. Por coaseguro, la participación de dos o más empresas de seguros en un mismo riesgo, en virtud de contratos directos realizados por cada una de ellas con el asegurador;

Se habla de un mismo riesgo cuando la palabra exacta debería de ser el mismo interés asegurable, en dicha definición se confunde al seguro múltiple regulado por el artículo 100 al 105 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro. Hay coaseguro cuando las diversas

compañías aseguran el mismo riesgo y el mismo interés, deben conocer perfectamente la coexistencia de estos seguros y es de la práctica que una sola de las compañías trate con el asegurado y proponga el coaseguro.

Reaseguro: el artículo 10 fracción II de la Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguro define:

"II. Por reaseguro, el contrato en virtud por el cual una empresa de seguros toma a su cargo total o parcialmente un riesgo ya cubierto por otra o remanente de daños que exceda de la cantidad asegurada por el asegurador directo"

Hay algunos autores como el Dr. Cervantes ahumada y Montiel Beltrán que hablan de los seguros de:

1. Seguro de flete bruto: es a cargo del asegurador fijado en el contrato de seguro.
2. Seguro de flete neto: cubre tan solo el 60% del flete bruto.
3. Seguro del precio del pasaje: cubre el importe que se exprese en el boleto, puede incluir gastos de desembarco o rembarco, alimentación, alojamiento, etc.

Los P & I Clubs son mutualistas creados por los armadores británicos para hacer cara a las insuficiencias de sus compañías aseguradoras del siglo XXI. Hoy en día son una sociedad de comerciantes pero en su origen eran asociaciones de armadores que se aseguraban mutuamente contra los riesgos de responsabilidades que cubren los riesgos de terceros a la ocasión de la explotación de sus buques en contra de ciertas responsabilidades contractuales derivado de la gestión y explotación de barcos. Una de sus actividades principales consiste dentro del mobiliario de las letras en garantía a sus miembros que les permiten obtener la liberación de una incautación conservatoria practicada sobre sus buques.

The International Group of Mutual Protection and Indemnity Association, grupo de clubs, con sede en Londres ha ejercido en función de los armadores con acercamiento de instituciones internacionales tal como la Organización Marítima Internacional.

9.2 Contrato de Seguro marítimo en el derecho francés, *assurance sur corps* (seguro sobre cuerpos)

Los contratos de seguro marítimo están regulados en la Ley de 3 de julio de 1967, esta ley distingue claramente las tres categorías fundamentales de los seguros marítimos, como el seguro de buques calificado como *assurance sur corps* su traducción sería *seguro sobre cuerpos*, que es también seguro de daños que es el *assurance de dommages* y puede ser a su vez el seguro de responsabilidad conocido como *assurance de responsabilité*.

El otro seguro es el seguro de mercancías *assurance des marchandises*, o *assurance sur facultés* que es el seguro sobre facultades, que no es más que un seguro de daños y, el seguro de responsabilidad (*assurance de responsabilité*), que permite al armador garantizar los riesgos de responsabilidad no cubiertos por el *assurance sur corps* (*seguro sobre cuerpos*). La doctrina francesa es clara y establece que el contrato de seguro marítimo es un contrato que se celebra entre profesionales, sin embargo los seguros para los navíos de placer son regulados por las reglas del seguro terrestre. Entonces el contrato de seguro marítimo permanece en el principio de buena fe y que los tribunales interpretan las disposiciones contractuales contra el asegurador, por el motivo de que él es quien redacta el contrato.

Assurance sur corps (seguro sobre cuerpos). Es un seguro por el cual el propietario de un buque se protege contra la pérdida eventual del buque en consecuencia de un riesgo de mar, así contra ciertos riesgos financieros y contra ciertos riesgos de responsabilidad.

Las partes: el asegurado es normalmente el propietario del buque. Pero toda persona que tenga un interés legítimo puede asegurar el barco.

El asegurador es una empresa especialista en el seguro marítimo, los armadores franceses no solo celebran sus contratos con aseguradores franceses, puede ser con algún extranjero para realizar sus funciones en territorio francés. Todo esto con la Decisión de 4 de diciembre de 1986, de la Corte de Justice des Communautés Européennes (Corte de Justicia de los Comunitas Europeos) definió las condiciones por las cuales un Estado miembro puede imponer un permiso a una empresa de seguros establecido en otro Estado de la Unión Europea.

Por lo general este tipo de seguros pasan por un *courtiers* es decir un corredor de seguros marítimos, y raramente se hace con un solo asegurador ya que se hace con varios y uno de ellos es el encargado de llevar los convenios con las demás aseguradoras y con el asegurador así que ese se llama *apériteur*.

La duración del contrato generalmente es por un año, y por lo general se da por un periodo más largo que se da con el fin de realizar una revisión anual de la prima, de igual manera puede ser por un período de un viaje.

Obligaciones del asegurado;

La primera obligación, es el deber de sinceridad; El asegurado tiene la obligación estricta al momento de la conclusión del contrato de declarar todas las circunstancias conocidas para que los aseguradores aprecien los riesgos que aseguraran. El Código de Comercio

francés sanciona la falsa declaración aun esta sea de buena fe con la nulidad del contrato como lo señala el artículo 348, sin embargo, si el asegurado demuestra su buena fe tendrá que demostrarlo y el asegurador será garante hasta donde la prima lo permita.

Valor aprobado. El asegurado debe indicar al asegurador el valor por el cual pretende proteger su navío, el valor lo debe aceptar el asegurador y puede ser superior al valor del navío, de igual manera el valor del seguro puede ser menor al valor real del navío, en caso de averías o de asistencia el asegurador hace una reducción proporcional a la diferencia existente entre el valor real y el valor acordado.

Agravación del riesgo: las obligaciones del asegurado no se extinguen con la conclusión del contrato, ya que este debe declarar todo cambio de pabellón del buque, de su sociedad de clasificación, toda modificación, anulación o retiro de la costa. Las sanciones de la no declaración de agravación de los riesgos son previstos en la póliza, si no en la Ley de 1967 en el artículo 7 y el artículo L. 172-3 del Code des Assurances (Código de Seguros), son las sanciones a la falta de declaración. Ya que toda falta de declaración entra en rescisión del contrato a menos que el asegurador pruebe su buena fe. Si se rescinde el contrato el asegurador tiene tres días a partir del conocimiento de la agravación, este puede pedir la aumentación de la prima por la agravación supervenida.

Pago de la prima de seguro. El pago de la prima puede estar fraccionado en 4 cuartos, el primer cuarto puede ser pagado 30 días antes del inicio de los riesgos; Si no paga la prima el asegurador puede demandar la rescisión. Los contratos de seguros *sur corps* previenen una parte de la prima la cual será restituida al asegurado en caso de estancia prolongada del buque en el puerto. Además de que el asegurado debe tomar todos los cuidados necesarios durante el período del seguro.

Los riesgos cubiertos, cubre todos los riesgos de averías susceptibles que pueda sufrir el navío, dentro del límite del valor acordado. Puede llegar a cubrir hasta el valor total del buque de acuerdo a la Poliza de 2002, artículo 1 (Poliza 2002, en su artículo 1) en donde se cubren los daños accidentales de ciertos daños voluntarios, los daños resultantes de una decisión de la autoridad pública para prevenir o reducir un riesgo de contaminación.

Seguro financiero; el seguro *sur corps* cubre la indemnización de asistencia eventual dada por el armador, la garantía dada por el asegurador cesa de tener efectos si el navío es perdido. La póliza *sur corps* excluye toda puesta en carga de la indemnización de asistencia en caso de toma de tierra (*échouage*) resultante del juego normal de los mares, al menos que el buque no se encuentre en un envío que afecte normalmente las operaciones comerciales.

Seguro de responsabilidad. El seguro de *sur corps* cubre la responsabilidad del armador por abordaje, la noción esta entendida restrictivamente como el choque de un navío contra otro navío o contra cualquier instalación fija.

Riesgos excluidos: la Póliza 2002 en el artículo 5 delimita primero con el cuidado del dominio geográfico o material del seguro *sur corps*. Determina cierto número de zonas, de puertos, que son excluidos de la garantía en razón de los riesgos de hielo, también excluye las zonas de grandes lagos o sobre Saint-Laurent al oeste de Montreal, sin embargo todas las rutas pueden ser cubiertas mediante declaración y pagando un pago extra de prima. La póliza 2002 excluye el seguro de buses de remolques en caso de asistencia.

La póliza tipo excluye los daños resultantes de la falta intencional o inexcusable de su personal de dirección, en razón, como los directores, jefes de agencia, capitanes de armas, jefes de servicios técnicos.

Así como los casos de guerra civil o de guerra extranjera, de piratería, o de motín, explosión, irradiación, no excluye los daños de explosión nuclear militar, por lo general están excluidas los perjuicios al ambiente o consecutivos a la contaminación, de esos riesgos se encargan los P & I Clubs. Concluyendo todo riesgo puede ser asegurado siempre y cuando se pacte y exista contrato específico.

El abandono del barco previsto por la Ley francesa de 1967 en su artículo 48 y el artículo L. 173-13 en el Código de Seguros, el abandono puede ser efectuado en 4 casos, pérdida total del buque, reparación atendiendo a los tres cuartos del valor del acuerdo, imposibilidad de reparación, error de noticias después de los tres meses.

9.2.1 Seguro de Responsabilidad

Los aseguradores franceses ponen a disposición de los armadores dos contratos tipos de seguro de responsabilidad, los cuales son de serie general. La póliza francesa de seguro marítimo cubre la responsabilidad del propietario de buques de mar, dentro una redacción de 20 de diciembre de 1990, de otra parte la póliza francesa de seguro marítimo cubre la responsabilidad del transportador marítimo de 20 de diciembre de 1972. La mayoría de los armadores franceses hace exclusión a los armadores de pesca o de empresa de remolque, garantizando su responsabilidad civil con el Protecting and Indemnity Club.

Derecho de las víctimas.

El artículo 59 permite al asegurador da la responsabilidad que ha constituido al fondo de la limitación de protegerse contra las acciones de acreedores del armador. El mismo expresa el reconocimiento en beneficio de las víctimas de un incidente marítimo, de una acción directa contra el asegurador de responsabilidad, acción directa instituida en materia de seguros terrestres por el artículo 53 de la Ley de 13 de julio de 1930.

Las pólizas francesas de seguro de responsabilidad;

La póliza de responsabilidad del propietario de un buque de mar es la más importante que cubre la responsabilidad de un propietario del buque, que cubre todos los riesgos que no son puestos en carga para el asegurador *sur corps*.

La póliza garantiza al propietario o al armador asegurado contra todo recurso ejercido contra el, por los terceros o por los cocontratantes ya sea por el caso de hechos de muerte, lesión corporal o de enfermedad así como los recursos por daños, pérdidas, o perjuicios, extendiéndose a los daños por contaminación por hidrocarburos, disposiciones que se aplican de la Convención de 1969.

La póliza cubre la responsabilidad contractual o delictuosa del asegurado, en la medida cuando son puestos a la carga del asegurado, los gastos y dispensas no clasificadas en averías comunes, necesidades para la manutención y protección de la carga, la contribución definitiva del buque o la avería común por la parte que no será puesta a la carga del asegurador *sur corps*. Cubre los daños que se causen al pasajero y sus pertenencias así como las infracciones que se le pongan al asegurado por infringir la ley. Excluye los daños por guerra civil o extranjera o por falta intencional del capitán. Hay

veces que la póliza de seguro *sur corps* y la de responsabilidad se unen para hacer frente a las responsabilidades, sin embargo la póliza *sur faculté* (sobre facultades) o la de *sur corps* (sobre cuerpos) no ofrecen una garantía ilimitada.

La cobertura de la responsabilidad de los P & I Clubs;

Los P & I Clubs toman en cuenta los riesgos de las responsabilidades o los riesgos financieros no cubiertos por el seguro *sur corps*.

Los riesgos que cubren los clubs están enumerados con precisión por las reglas de cada uno en una lista donde hay una diferencia detallada, es una lista compleja ya que los nuevos riesgos están agravando a las coberturas ya existentes. Hay tres tipos de garantías que manejan los Clubs.

La primera es la garantía de responsabilidades de los armadores al respecto de sus contratantes, cargadores por los daños causados a las mercancías, pasajeros por las heridas sufridas o los accidentes.

La segunda es la garantía que viene acorde como complemento del seguro *sur corps*, ya que esta garantía toma en cuenta los riesgos que no cubre el seguro *sur corps*.

Entre otra esta la lista que corresponde a las cargas financieras diversas, dentro del espíritu de la mutualidad, que son asumidas por el Club.

Así que un adherente al Club no paga una prima fija sino una cotización provisoria y en caso de catástrofe hay una cotización suplementaria.

Una regla muy importante es la que se formula como *pay to be paid*. El miembro es decir el armador debe pagar a la víctima los daños reemborsables por su club.

9.2.2 Seguro sobre Facultades

Se estudia a través de la póliza francesa de 30 junio de 1983 modificada el 16 de febrero de 1990, el 22 de octubre de 1998 y el 1 julio de 2002 y el 1 de julio de 2009.

Las partes son el asegurador de la rama marítima con una gran compañía de seguros. De la otra el asegurado propietario de las mercancías. Como en el contrato *sur corps* el contrato es concluido por un intermediario llamado *courtier* (corredor). El suscriptor puede ser también el dueño de la mercancía.

Pólizas de suscripción, puede ser concluido por una mercancía determinada o por un viaje, para cubrir la mercancía que el suscriptor expedirá por vía marítima durante un período, la póliza es "flottante".

La póliza de suscripción es para el asegurado por un exportador profesional, que es de una duración habitual de un año, se obliga a declarar todas las expediciones que realizará durante el año y las hará dentro los ocho días de expedición o exactamente en la recepción de aviso necesario.

Obligaciones del asegurado. Debe declarar todas las circunstancias que deba conocer la aseguradora para que asuma el riesgo que va asegurar.

Los riesgos de cobertura. Hay dos coberturas, la primera que es contra todo riesgo, es un seguro de daños, la diferencia del de *sur corps* es que cubre la mercancía total o parcial, cubriendo el paro de las mercancías aseguradas al lugar de destino. Si la mercancía fue vendida es cubierta por un precio de venta, si esta fue destinada a la venta está garantiza al valor de reemplazamiento.

Riesgos excluidos. El artículo 2 de la póliza define cierto número de transportes que son indirectamente excluidos de su garantía, una de esas exclusiones son aquellas que se aplican normalmente a las mercancías cargadas sobre buques de mar de menos de 16 años, de más de 500 unidades, excluidas de la misma forma las mercancías que son cargadas en puente, de la misma forma están excluidos los daños ocasionados por guerra civil, actas de sabotaje, de terrorismo, piratería con un carácter político.

Para la indemnización de averías es necesario la intervención del comisario de averías del Comité de Estudios y de Servicios de Seguros Marítimos y Transportes de Francia CESAM, ya que es un experto mandatario del asegurador que procederá de manera contradictoria con el asegurado o su representante a la evaluación de daños sufridos por las mercancías, esta intervención debe ser dentro de los tres días de la cesación de la garantía, los días feriados no cuentan. Los días empezaran a contar a partir del día de entrega de la mercancía en la tienda o el día en que el destinatario tome posesión. En caso de pérdida total, la indemnización será igual al asegurado, en caso de depreciación de mercancías por comparación entre el valor al estado saludable al valor depuesto de la avería. La prescripción de este seguro así como para el *sur corps* es de dos años.

CONCLUSIONES

Las economías del mundo deberían voltear a ver el mundo náutico y todas las riquezas con las que cuenta el mar, de tal manera que se puedan comprender los grandes negocios que se pueden crear con la explotación de los mares ya delimitados por cada Estado, al parecer la Unión Europea comienza a ver este campo de explotación, sin embargo, estudiosos de los que hoy forman la Unión Europea demuestran que su comunidad esta atrasada y tiene grandes resagos en la explotación de sus mares y solo las grandes potencias asiáticas y noruegas tienen controlado el mundo náutico, dando como resultado que las líneas de transporte queden en manos de pequeños monopolios estatales. Delimitandolo a nuestro sistema mexicano la solución sería simple y bastaría que se diera el simple apoyo para la creación de astilleros mexicanos asociados con uno de los grandes constructores del mundo, para que se tuvieran los conocimientos y las herramientas que se necesitan para la construcción de buques especializados, dando como resultado el desarrollo de las empresas navieras, la explotación de los mares, comenzando por la pesca en nuestros mares hasta explotación de los yacimientos de petroleos, si no se llegara a consolidar esas posibilidades, por lo menos que se diera pauta para la adquisición de buques y artefactos navales de acreedores de todo el mundo, aunque sea deberíamos centrarnos en el mercado de America Latina, si la compra se da por parte de un empresario mexicano el gobierno mexicano debiera liberarlo de todo impuesto y apoyarlo con un porcentaje del préstamo por cada embarcacion que sea adquirida.

La creación de puertos especializados para recibir barcos de todo tipo, esto permitirá un intercambio internacional de mercancías buscando que México deje de ser un país cargador y se convierta en un país transportista, obviamente esto generaría ingresos de divisas y trabajo para los mexicanos, ya que en un puerto se necesita de muchas manos obreras que presten servicio especializado, por otro lado, debemos bajar los derechos que se cobran a las embarcaciones con pabellón mexicano y a todas las que arriben o zarpen de puertos mexicanos, permitiendo el desarrollo de las banderas de conveniencia para que los puertos se han puertos de atraque de barcos de todo el mundo, esto sería con base en la cuota anual que se paga, sin importar el peso del tonelaje ni el tamaño del buque, se generarían ingresos que beneficiarían a la economía y al desarrollo del país, el mayor reto al que se enfrenta un país es la imposibilidad o posibilidad geográfica que México posee, es decir que esta rodeado de mar por sus dos costados; Con ello tendría que venir una especialización de las autoridades marítimas y un cabildeo político para la creación de una “Secretaría de Puertos” y una “Secretaría de Mar” como bien lo ha venido diciendo el Dr. Omar Olvera de Luna, para coordinar una política marítima y el desarrollo marítimo. El desarrollo de una política marítima integral, estaría basado en una política pesquera, un programa de construcción de buques comerciantes y de guerra, turismo que puede traer el 5% de crecimiento en el PIB, una política de desarrollo en infraestructura petrolera y sobre todo un crecimiento en la riqueza científica y técnica en la creación de normas jurídicas que den seguridad, certeza y desarrollo, sobre todo permitiendo la abertura aduanera favoreciendo los cambios comerciales.

México necesita crear normas que regulen las aguas nacionales para que se proteja el desarrollo marítimo y comercio nacional, beneficiando todo tipo de investigación científica, producción y explotación de los recursos naturales, con la implementación de diversas

reformas a las leyes marítimas y al medio ambiente ya existentes y con la creación de nuevas leyes especializadas en la materia, que deberan buscar la especialización y desarrollo de cada figura marítima, solo por mencionar una, se debería crear una ley que llevaria por nombre Ley de Hipoteca Naval Mexicana, especializada en el procedimiento que se debe seguir en la adquisicion de embarcaciones a traves de la figura de financiamiento de hipoteca, con ello deberiamos abrogar las leyes supletorias y concentrar todo el procedimiento en la nueva ley, ya que al momento de aplicar la figura de la hipoteca maritima las leyes actuales no llenan el procedimiento que se debe seguir, y usan supletoriamente varias legislaciones de orden civil, dando como resultado la confusión tanto de los partes que intervienen en estos actos jurídicos y a su vez a las autoridades cuando tienen que resolver estos negocios marítimos. La creacion de un codigo penal y disciplinario, concierne a la concentracion de los delitos penales marítimos, tipificando cada uno de ellos, y dejar de usar supletoriamente el codigo penal federal, y seria disciplinario para la aplicación de las conductas de todos los marinos y autoridades que intervengan en el Derecho Marítimo, buscando la especialización de la patrulla de puertos que podria tener su ley principal pero que estaria sujeta a las sanciones penales maritimas, asi como la especialización de los ministerios publicos, capaces de conocer de los delitos que se cometen en el Derecho Maritimo, ademas de regular el tráfico de la droga ya que en el mar se cometen muchos delitos tales como la transportación de mariguana por el mediterráneo y cocaína por el atlantico, así como el tráfico de esclavos, y el terrorismo que se da en los buques, podría pasar diciendo varias reformas y creaciones que se deberian crear en el Derecho Maritimo mexicano, en realidad lo que se necesita es la creacion de un congreso de la union especializado en materia legislativa.

Crear un instituto de alta especialización de Derecho Marítimo, encargado en la explicación, interpretación del conjunto de principios, instituciones y normas jurídicas que regulan a las partes, hechos, derechos, actos jurídicos, y demás actividades que tengan que ver con la utilización del Derecho Marítimo, derecho de la navegación, derecho fluvial y todas las ramas concernientes al mar, para que alcancen un gran desarrollo y puedan participar como consultores en la creación de las futuras leyes marítimas.

El instituto estaría encargado de crear proyectos, normas, comentarios, conferencias con la oportunidad de participar en las conferencias internacionales que realiza el Comité Marítimo Internacional y el Organismo Internacional Marítimo, a su vez buscando la participación en los tribunales marítimos internacionales, así podremos tener una mejor unificación de las normas a nivel internacional acoplándolas a las normas nacionales, podríamos pasar nuestras leyes por varias reformas acordes a los tratados internacionales y participar en la creación del Derecho Marítimo mexicano e internacional.

Por último, como apasionado del Derecho Marítimo buscaría en las universidades mexicanas sobre todo en las facultades de derecho, la implementación de una especialidad de Derecho Marítimo mexicano, constando con un programa de seis materias, que serían; Derecho Marítimo general, derecho del mar, derecho portuario, derecho de los contratos marítimos, comercio marítimo y derecho internacional marítimo, todo ello para dar una mejor introducción dentro de las aulas. Me gustaría que la implementación de esta especialidad se diera en la Universidad Nacional Autónoma de México ya que siempre ha sido una de las precursoras en la implementación de especialidades, que daría como resultado la creación de posgrados, maestría y doctorado.

BIBLIOGRAFÍA

- BELTRAN MONTIEL, Luis, Curso de de Derecho de la Navegación, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1992.
- BERLINGIERI, Franceso, Derecho Marítimo, Astrea, Buenos Aires, 1992.
- BONASSIES, Pierre, SCAPEL, Christian, Droit Maritime, Editorial L.G.D.J, Paris, 2010.
- BRUNETTI, Antonio, Diritto Marittimo Privato Italiano, traducción de Gay de Montellá, Turín, Italia, 1950.
- BYNKERSHOEK, De Dominio Maris Dissertatio, Segunda Edición, Editado por Publications of the Carriagie Endowment for International Peace, Oxford University Press, New York, 1744.
- CARLOS E., Alejandro, Derecho Militar Mexicano, Segunda Edición, Editorial Porrúa, México, 2000.
- CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho marítimo, Segunda edición, Editorial Porrúa, México, 2004.
- D. BARDONNET & M. VYRALLY, Le Nouveau Droit International de la Mer, Pedone, 1983.
- DE CET BERTAIN, Cécile, Introduction au Droit Maritime, Editorial Mise au Point, Paris, 2008.
- DE J., Felipe, Derecho Mercantil MEXicano, Editorial Porrúa, México, 1964.
- DIAZ BRAVO, Arturo, Derecho Mercantil, Segunda Edición, Editorial Iure Editores, México, 2006.
- DIAZ BRAVO, Arturo, Títulos y Operaciones de Crédito. Tercera edición, Editorial Iure Editores, Mexico, 2009.
- DU PONTAVICE, Emmanuel, Les Statu des Navires, Litec, 1976.
- DU PONTAVICE, Emmanuel et CORDIER, Patricia, Transports maritimes et affrètements, Dalloz, 1997.
- E. BROWN, The international law of the Sea, Second edition, Aldershot, Dartmouth, 1994.
- El Poder Judicial de la Federación para Jóvenes, Tercera Edición, Editorial Suprema Corte de Justicia de la Nación, México, 2010.

- Enciclopedia General del Mar, Segunda Edición, Volumen II, Ediciones Garriga, S. A., Barcelona, 1968.
- ENRIQUEZ ROSAS, José David, Derecho Internacional Económico, Editorial, Porrúa, México, 2006.
- ENRIQUE ROSAS, José David, El buque, México, Instituto de Investigaciones Jurídicas-UNAM, México, 1998.
- GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo, A., Manual de Derecho de la Navegación, Argentina.
- COUTEAU-BÉGARIE, Hervé, La Puissance Maritime, París, Fayard, 1985.
- Jean-Paul. PANCRACIO, Droit de la Mer, Premier édition, Précis Dalloz, 2010.
- L. LUCCHINI & M. VOELCKEL, Droit de la Mer, Volume II, Pedone, 1990.
- LÓPEZ CHAVARRIA, José Luis, Derecho Pesquero, Editorial Mc. Graw-Hill, México, 1997.
- MANTILLA ALEGRE, Rafael, El Naviero y sus Auxiliares. El Buque, Editorial José María Bosch, Barcelona, 1995.
- MANTILLA ALEGRE, Rafael, Internacionalidad del Derecho Marítimo, y jurisdicción Internacional, Editorial Ediciones Universidad de Deusto, España, 1999.
- MARTÍNEZ CARO, S., Mar Territorial : Naturaleza, Anchura y Delimitación, en la Actual Revisión del Derecho del Mar, Una perspectiva Española, Editorial IEP, Madrid, 1975.
- MILLER, H., The Hauge Codifications Conference, AIJL, 1930.
- OLVERA DE LUNA, Omar, Contratos Marítimos y el comercio Exterior, Editorial INADEM, México, 2012.
- OLVERA DE LUNA, OMAR, Derecho marítimo, Editorial INADEM, México, 2012.
- P. Vincent, Droit de la Mer, Editions Larcier, 2008.
- PEREZNIETO CASTRO, Leonel, Arbitraje Comercial Internacional, Editorial Fontamara, México, 2006.
- R. CHURCHILL & A. LOW, The Law of the Sea, Manchester University Press, 1999, Third Edition.
- R. RODIERE, E., DU PONTAVICE, Droit Maritime, Douzième Édition, Dalloz, París, 1997.
- REMONT-GOUILLOUD, Martine, Droit Maritime, Pedone, Deuxième edition, 1993.
- RIGHETTI, Giorgio, Trattato di Diritto Marittimo, A, Guiffre Editore, Milano, 1987.

- RIPERT, Georges, Compendio de Derecho Marítimo, Traducción de Pedro San AMrtín, Tipografía Editora Argentina, Buenos Aires, 1954.
- ROBLEDO VERDUZCO, Alonso, El Nuevo derecho del mar, Guía Introductiva a la Convención de Montego Bay. Editorial Miguel Ángel Porrúa, México, 1986.
- RUIZ RUEDA, Luis, El contrato de Seguro. Segunda edición. Editorial Porrúa, México, 2010.
- SALGADO Y SALGADO, Jose Eusebio, Derecho Marítimo, Editorial Mac Graw-Hill, México, 1997.
- SAMAPAI DE LA CERDA, C., Curso de Direito Privado de la Navigação en "Direito Maritimo", Río de Janeiro, 1969.
- SANCHEZ, Ramón, De los Contratos Civiles, Tercera Edición, México, 1993
- SCOVAZZI, Treves, Diritto Internazionale, Seconda Edizione, Vol. II, Guiffrè, Milán, 1983.
- SEARA VÁZQUEZ, Modesto, Derecho Internacional Público, Editorial Porrúa, México, 2009.
- SOLIS GUILLEN, Eduardo, El Buque y su naturaleza jurídica, Editorial Porrúa, México, 1951.
- TREVES, T., Codification du Droit International et Pratique des États dans le Droit de la Mer, Recueil des Cours de l'Académie de Droit Internationale, La Haye, 1990.
- TASSEL, Les Agents et les Auxilieres, in Droits Maritimes, Dalloz, 2006.
- TORRES CORDOBA, Roberto, El derecho pesquero como una rama autónoma del derecho, en Derecho Pesquero Mexicano, UNAM, Academia Internacional de Derecho Pesquero, México, 1983.
- TOUCHARD, H. Le Commerce Maritime Breton a la fin du Moyen Âge, Les Belles Lettres, París, 1967.
- VASQUEZ DEL MERCADO CORDERO, Oscar, Contratos Mercantiles Internacionales, Editorial Porrúa, México, 2009.

Legislación Mexicana

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Reglamento de la Ley de Navegación.

- Ley de Puertos.
- Reglamento de la Ley de Puertos.
- Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentable.
- Ley Federal del Mar.
- Código de Comercio.
- Ley General de Sociedades Mercantiles.
- Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
- Ley General de Instituciones y Sociedades Mutualistas de Seguros.
- Ley Sobre el Contrato de Seguro.
- Ley Federal del Trabajo.
- Código Penal Federal.
- Código Civil Federal.
- Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente.
- Reglamento del Registro Público Marítimo.

Legislación Francesa

- Droit du Navire et de la Navigation Maritime (Derecho del buque y de la Navegación Marítima)
- Ley numero 67-5 del 3 de enero de 1967, relativo a los estatutos del buque y de los otros navíos de mar por el Decreto numero 67-967 de 27 de octubre de 1967 sobre los estatutos de buque y el Decreto numero 68-65 del 19 de enero de 1968, relativo a las eventualidades del mar.
- Droit commercial (Derecho comercial).
- Ley N° 66-420 de 18 de junio de 1966 sur les Contrats d'Affretement et du Transport Maritime. (Ley N° 66-420 de 18 de junio de 1966 sobre los contratos de fletamento y del transporte marítimo).
- Ley N° 69-8 de 3 de enero de 1969 relativo al armamento y ventas marítimas.
- Droit des Assurances (Derecho de los seguros).

- Ley N° 67-522 relativa a los seguros marítimos complementado por el Decreto N° 68-64 de 19 de enero de 1968, estos textos están integrados en el Code des Assurances (Codigo de Seguros) por un Decreto del 16 de julio de 1976.
- Droit du travail (Derecho del Trabajo).
- Code du Travail Maritime (Código del Trabajo Marítimo).
- Droit pénal (Derecho pénal).
- Code Disciplinaire et Pénal de la Marine Marchante (Código Disciplinario y Penal de la Marina Mercante).
- Code de l'Environnement, Dispositions Répressives Relatives aux Rejets Polluants des navires. (Código del Medio Ambiente y las Disposiciones Aplicables a la Contaminación de los Buques).
- Ley N° 83-581 del 5 de julio de 1983 sobre la Salvaguardia de la Vida Humana en el Mar, la habitabilidad a bordo de los buques y la prevención de la contaminación y el Decreto N° 84-810 del 30 de agosto de 1984 que es relativa.

Legislación Internacional

- Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.
- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por Buques.
- Convenio Sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y Otras Materias.
- Reglas de York y de Amberes.
- Reglas de la Haya.
- Convenio sobre Limitación de Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo.
- Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos.

- Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque.
- Convenio Internacional sobre Privilegios Marítimos e Hipoteca Naval.