Esta obra forma parte del acervo de la Biblioteca Jurídica Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM

www.juridicas.unam.mx www.derecho.unam.mx

OBSERVACIONES A LA LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

Por Octavio RIVERA FARBER
Profesor de la Facultad de Derecho de la U.N.A.M.

SUMARIO: 1.—El buque. 2.—Jurisdicción sobre el buque. 3.—Bienes del dominio marítimo. Autoridad Marítima. Puertos. 4.—Aprobación de los planos de construcción. Hipoteca del navío en proceso de construcción. 5.—Naturaleza jurídica del buque. 6.—Pertenencias y accesorios. El buque como universalidad de hecho. Créditos derivados de relaciones laborales. 7.—Prescripción de acciones derivadas del contrato de fletamento. 8.—Conocimiento de embarque. Caducidad de las acciones de responsabilidad. Modalidades marítimas de la compra-venta. 9.—Sistema de perfeccionamiento del contrato de seguro marítimo. 10.—Inconveniencia de la derogación parcial. 11.—Las averías. 12.—Las maniobras en los puertos. 13.—Conclusión.

1. El 21 de noviembre de 1963 fue publicada en el Diario Oficial la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, * que vino a sustituir a la anacrónica legislación marítima contenida en el Libro Tercero del Código de Comercio. La Ley está directamente inspirada en el proyecto de "Ordenanzas de la Marina Mercante" del doctor Raúl Cervantes Ahumada, Profesor de Derecho Marítimo de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México; únicamente su entusiasmo y cariño por esta disciplina, hicieron posible la promulgación de la Ley, reclamada urgentemente por todos aquellos que por cualquier causa tienen contacto con el Derecho Marítimo en nuestro país.

El Art. 1o. establece que serán objeto de la L.N.C.M. "la navegación marítima, portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo". Omite la L.N.C.M. definir lo que es un buque, lo cual plantea claros y serios inconvenientes. El problema ha sido arduamente discutido por la doctrina, debido a

* En adelante, en ocasiones, por brevedad, designaremos a esta Ley por sus siglas: L.N.C.M.

su interés no exclusivamente teórico sino también eminentemente práctico. En efecto, diques flotantes, chalanes, dragas, etc., ¿estarán sometidos a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos?; indudablemente, en tanto que estén relacionados con el comercio marítimo,[1] pero, cuando cualquiera de los aparatos antes señalados no realice una actividad relacionada con el comercio marítimo, estará sujeto a las disposiciones de la L.N.C.M. únicamente si se considera que tiene la calidad de buque. El problema se agudiza si pensamos en los yates o en lanchas con motor fuera de borda, que se emplean normalmente sólo para la navegación de recreo, y en general en todas aquellas construcciones navales que se destinan a un uso no lucrativo. No se justifica que ciertas instituciones íntimamente relacionadas con la explotación comercial de una embarcación, se apliquen a la navegación de placer.[2] Así por ejemplo, una regla tradicional del derecho marítimo prohibe que sean objeto de embargo los buques prestos a partir; esta regla —consignada por el Art. 55 de la L.N.C.M. y antes por el Art. 653 del Código de Comercio— que está sin duda plenamente justificada en el caso de la navegación comercial, por el deseo de no perjudicar el éxito de una aventura común de armador y cargadores cuyos preparativos han sido terminados, no tiene por qué aplicarse en el caso de un acaudalado hombre de negocios que va a efectuar en su propio yate un crucero de placer.

Por otra parte, ¿tendrán los Capitanes de Puerto la facultad de inspeccionar pequeñas lanchas pesqueras o con motor fuera de borda? El Art. 19 de la L.N.C.M., establece que los Capitanes de Puerto: "...inspeccionarán u ordenarán la inspección de los buques en general...". Sin definir lo que es un buque, tampoco podemos delimitar el ámbito de las atribuciones de los Capitanes de Puerto. Igualmente podemos preguntarnos si, en virtud de lo

[1] Sin embargo, la Suprema Corte ha sostenido que "...el implemento que se monta sobre un casco navegable, consistente en una draga destinada a los usos especiales de obras portuarias, aunque tenga las características de una embarcación para que sea transportada la draga por agua al lugar en que se necesite, no constituye una embarcación de las a que se refiere la Ley Mercantil..." (S.J.F. Tomo LXXIX, p. 6113).

[2] La Suprema Corte de Justicia ha aceptado este criterio: "Por otra parte, el Código de Comercio sólo reglamenta los actos mercantiles, y por esta razón no puede referirse a los servicios que prestan los buques de guerra, *ni los de navegación de recreo*, puesto que esos servicios, por su naturaleza no constituyen actos de comercio y se rigen por disposiciones especiales de navegación civil o militar." (S.J.F. Tomo LXXIX, p. 6113). Sin embargo, en contra MANTILLA MOLINA, Roberto L. *Derecho Mercantil*, 6a. ed. México 1963, p. 35, "...unánimemente, se consideran aplicables las normas de derecho mercantil marítimo a todas las relaciones entre particulares derivadas de la navegación, aún en aquellos casos en que, por emprenderse con fines científicos o recreativos, desde el punto de vista económico no tienen carácter comercial."

dispuesto por los artículos 99 y 100 de la L.N.C.M., la autoridad marítima debe aprobar previamente los planos de construcción de una de estas pequeñas embarcaciones u ordenar que, eventualmente, se suspenda su construcción.

Asimismo, la omisión de la L.N.C.M. en cuanto a la definición de buque, planteará dificultades por lo que se refiere a la aplicación del delito de ataques a las vías generales de comunicación. Según el Art. 533 de la Ley de Vías Generales de Comunicación: "Los que dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, o los medios de transporte, o interrumpan los servicios de unas y otros, serán castigados con multa de cincuenta a cinco mil pesos y con las sanciones especiales que para estos casos establece el Código Penal." El Art. 167, fracción VII, del Código Penal para el Distrito y Territorios Federales, establece que: "Se impondrá de tres días a cuatro años de prisión y multa de cincuenta a quinientos pesos:

VII. Al que destruya en todo o en parte, o paralice por otro medio de los especificados en las fracciones anteriores, una máquina empleada en un camino de hierro, o una embarcación, o destruya o deteriore un puente, un dique, una calzada o camino o una vía."

Ni las dificultades que la definición de buque plantea, ni el hecho de haber sido también el Código de Comercio omiso a este respecto, justifican el que no se haya abordado el problema,[3] [4] que la jurisprudencia o una adición a la L.N.C.M. se encargarán de resolver, con la consiguiente incertidumbre en tanto no se logre lo anterior. Tomando en consideración: a) la navegabilidad de una construcción flotante, b) su afectación a la navegación marítima[5] y, c) su destinación al tráfico marítimo,[6] podría intentarse una

---

[3] "La definición del concepto técnico —jurídico de nave es de máxima importancia, porque en presencia de una relación concerniente a un cuerpo flotante, es preciso ver si se trata de una nave en cuyo caso se aplicará el derecho de la navegación, o si no se trata de una nave, en cuyo caso se aplicará el derecho terrestre. El cual es sustancialmente diverso." GROPALLO, Tomaso, *Elementi di Diritto della Navigazione*, Bari 1953, p. 28.

[4] Es de notarse que la Ley Federal del Trabajo en su Art. 132, distingue entre "embarcaciones y demás cuerpos flotantes nacionales", y el Código Penal, en el artículo citado, parece diferenciar entre dique y embarcación.

[5] RIPERT, George, en *Droit Maritime*, 4a. ed., Vol. I, París 1950, p. 275, define al navío como "la construcción afectada a la navegación marítima".

RODIÈRE, Réné, en *Cours de Droit Maritime*, París 1956-1957, p. 28, igualmente considera que "*un navío es una construcción flotante afectada a la navegación marítima*".

El Código de la Navegación italiano, en vigor desde el 31 de abril de 1942, entiende por nave, en su Art. 136, "*cualquier construcción destinada al transporte por agua*".

[6] Al hablar de destinación al tráfico marítimo, pensamos en la navegación de recreo o en un buque que habiendo sido retirado del comercio marítimo, por incosteabilidad

definición que brindase un mínimo de seguridad a este respecto y que la jurisprudencia se encargaría de depurar.

2. El Art. 2o. de la L.N.C.M. establece que "los buques mexicanos en alta mar serán considerados territorio mexicano", abrazando aparentemente una teoría que consideraba a los buques "como parte de la nación a la cual pertenecen",[7] teoría que ha sido superada por la más reciente doctrina, que considera que "la jurisdicción que un Estado puede lícitamente ejercer sobre buques que enarbolen su bandera en alta mar es una jurisdicción sobre las personas y bienes de sus ciudadanos, no una jurisdicción territorial".[8, 9] Sin embargo, tal doctrina del territorio flotante fue apoyada en 1927 por un ambiguo fallo de la Corte Suprema de Justicia Internacional de la Haya.[10] Esta controvertida decisión propició la reunión de la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1952, que produjo las Convenciones Internacionales de Bruselas del 10 de mayo de 1952, relativas a la competencia civil y penal

---

por ejemplo, se transporte de un lugar a otro por razones circunstanciales. Parece ser que esa es también la opinión del doctor Cervantes Ahumada, ya que si bien en el articulado del proyecto de "Ordenanzas de la Navegación Marítima" que me fue amablemente proporcionado por su autor, no se incluye tampoco una definición de buque, en la Exposición de Motivos se dice: "Se creyó conveniente, como lo hace la mayoría de las legislaciones, definir al buque en atención a su capacidad para la navegación y a su destino a ella. Así quedarán fuera de la institución de la fortuna de mar los yates y buques de recreo, a los que se aplicará sólo el régimen administrativo a que las embarcaciones deben estar sujetas". En rigor para que queden fuera de la institución de la fortuna de mar los buques de recreo, no es suficiente hablar de destino a la navegación, sino que, insistimos, debe hablarse de destino al tráfico marítimo.

7 COLOMBOS, John C., *The International Law of the Sea*, 4a. ed., Londres 1961, p. 246.

8 Idem. p. 246.

9 SOBARZO LOAIZA, Alejandro, en *Algunos Comentarios a la Nueva Ley de Navegación y Comercio Marítimos*, publicado en "*Revista del Colegio Sonorense de Abogados, A. C.*", No. 2, marzo de 1964, p. 13, considera obsoleta la teoría del territorio flotante que adopta la L.N.C.M.

10 Esa sentencia fue rendida con motivo del famoso caso *Lotus;* un buque francés abordó en aguas internacionales a un buque turco y lo hizo zozobrar. Murieron varios tripulantes del buque turco. Las autoridades turcas pretendieron procesar a un oficial francés. Francia reclamó y se concertó un compromiso para someter el caso a la Corte Permanente de la Haya, La Corte decidió, entre otras cosas, que Turquía no había actuado en contra de los principios del derecho internacional al iniciar un proceso penal en contra del citado oficial francés, debido a que, entre otras razones, el acto cometido a bordo del *Lotus* (buque francés) produjo sus efectos a bordo del *Boz-Kourt* (buque turco que naufragó) y consecuentemente como si fuera en territorio turco. Véase en *Colombos*, op. cit., pp. 246 y ss.

en materia de abordaje que han sido ratificadas por la mayor parte de los Estados Marítimos. [11]

3. El Art. 9o. de la L.N.C.M. en su fracción IV, considera como bienes del dominio marítimo a los ríos navegables, en la parte inmediatamente unida al mar, cuando conduzcan a puertos de navegación marítima. De suerte que, cuando un río navegable conduzca a un puerto de navegación marítima, será considerado como bien del dominio marítimo en la parte *inmediatamente* unida al mar; pero ¿qué tan amplia es la parte inmediatamente unida al mar? En grandes ríos, inmediatamente puede significar muchos kilómetros. El problema, que ha sido ampliamente discutido por la doctrina, [12] creemos que carece de relevancia en nuestro país, dado que no existen puertos de navegación marítima sino en la desembocadura de los pocos ríos navegables con que contamos.

De acuerdo con lo establecido por el Art. 16 de la L.N.C.M. en su fracción I, la autoridad marítima se ejercerá directamente por la Secretaría de Marina en... aguas interiores, pero según el Art. 9o. a que antes hicimos referencia, que establece cuales son los bienes del dominio marítimo, las aguas interiores definitivamente no forman parte de éstos, por lo que nos encontramos frente a la paradójica situación de que la autoridad marítima se ejerce sobre bienes distintos de los del dominio marítimo.

El Art. 44 de la L.N.C.M. clasifica a los puertos, con arreglo a su funcionamiento, en puertos de administración estatal o de administración descentralizada; los primeros serán operados directamente por la Secretaría de Marina y los segundos por organismos descentralizados de administración y vigilancia de dichos puertos. Unicamente los artículos 50, 51 y 52 de la L.N.C.M. se refieren a los puertos de administración descentralizada. En

[11] Según el Art. 1o. de la *Convención Internacional para la unificación de ciertas normas relativas a la competencia penal en materia de abordaje y otros incidentes de la navegación*, "sólo podrán iniciarse procedimientos ante las autoridades judiciales o administrativas del Estado cuya bandera llevara la embarcación en el momento del abordaje o del incidente de navegación." Es claro que a la luz de este artículo la solución del caso *Lotus* hubiese sido la contraria de la que se adoptó.

[12] LYON-CAEN Y RENAULT, en *Traite de Droit Commercial*, 3a. ed., Vol. V., No. 90, p. 66, París 1901, propusieron el criterio de considerar como marítima la navegación hasta el primer puente fijo construido sobre el río; en adelante, según estos autores, sería navegación fluvial. RIPERT, op. cit., I, p. 134, adecuadamente considera que no es posible confiar en ese hecho material y accidental. La jurisprudencia francesa ha considerado que un buque efectúa una navegación marítima cuando se encuentra expuesto a los riesgos particulares que acarrea la navegación en el mar, según RIPERT, op. cit., I, p. 135.

el proyecto de "Ordenanzas de la Marina Mercante" del doctor Raúl Cervantes Ahumada, que copió en su mayor parte la Comisión Redactora de la L.N.C.M., se contenía una reglamentación mucho más amplia a este respecto, incluyendo normas generales para el establecimiento de los puertos de administración autónoma, como los denominaba dicho proyecto.[13] La crítica de Cervantes Ahumada[14] a los artículos antes citados, pone de manifiesto la inconveniente reglamentación de la L.N.C.M.: "En el proyecto se daba competencia al ejecutivo federal para establecer, por medio de decreto, los puertos de esta categoría; y en el artículo 50 de la ley se establece que la administración descentralizada de los puertos... se organizará de acuerdo con la ley que para el efecto expida el Congreso de la Unión". En primer lugar, no se sabe si la ley a que el artículo 50 se refiere será una ley general para todos los puertos, o si será necesario una ley particular para cada puerto que se cree. Esto último sería notoriamente inconveniente.

Pero más inconveniente y más incomprensible es el artículo 51, que textualmente dice: "La entidad descentralizada que debe administrar y oficiar[15] un puerto reunirá los requisitos que señale la ley o el decreto respectivo."

Independientemente de la pésima redacción, el artículo contiene una auténtica perogrullada; y en segundo lugar se establece la confusión de si se trata de ley o decreto. El artículo 52 contiene también disposiciones ilógicas, porque se refiere a requisitos de los Directores o miembros de organizaciones de administración y vigilancia de un puerto descentralizado. Debe considerarse que una ley no puede limitar las facultades del Congreso, y por tanto, si los puertos descentralizados van a crearse por ley, en la ley de navegación no debe contenerse disposición alguna que limite las facultades del Congreso para dictar la ley correspondiente."

4. Los artículos 99 y 100 de la L.N.C.M., establecen que los planos de construcción de un navío deberán ser aprobados previamente a la iniciación de la construcción por la autoridad marítima o bien que deberá comprobarse ante la misma que dichos planos han sido aprobados por una institución clasificadora oficialmente reconocida.[16] No sabemos de ninguna sociedad de

---

[13] La reglamentación de los puertos autónomos que contenía el proyecto, puede verse en CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Ley de Navegación y Comercio Marítimos* (Con introducción crítica y Notas por el autor del proyecto de la ley), 1a. ed., México, D. F., 1964, pp. 21 y ss.

[14] Op. cit., pp. 24 y 25.

[15] Error tipográfico, la L.N.C.M. dice *operar*.

[16] Las más importantes sociedades clasificadoras que existen son sin duda el *Lloyd's Register* inglés y el *Bureau Veritas* francés. Es una práctica universal que los armadores

esa naturaleza que haya sido hasta ahora oficialmente reconocida. La Secretaría de Marina podrá, de acuerdo con los artículos antes citados, "ordenar que se suspenda la construcción de una nave, cuando no se cumplan los requisitos de seguridad que debe tener para la navegación." La Secretaría de Marina debería de fijar dichos requisitos al aprobar los planos de construcción del buque y ordenar la suspensión de la construcción cuando ésta no se ajuste a la aprobación respectiva. Por otra parte, la misma aprobación debería de ser necesaria cuando se efectúen reparaciones importantes a un buque, cuando vaya a sufrir una transformación radical, etc. El sistema es, sin embargo, muy superior al del Código de Comercio antes vigente en esta materia, según el cual, Art. 665: "Los constructores de buques podrán emplear los materiales y seguir en lo relativo a su construcción y aparejo los sistemas que más convengan a sus intereses."

Los artículos 101 y 102 de la L.N.C.M., establecen respectivamente que cuando el armador aporte los materiales para la construcción se aplicarán las normas relativas al contrato de obra y el navío se considerará de su propiedad desde el momento en que se inicie la construcción y que cuando el astillero ponga los materiales el contrato se considerará como de compra-venta de cosa futura y la propiedad se trasladará hasta que quede terminado el proceso de construcción. Las disposiciones anteriores tienen una importancia capital, si se toma en consideración la posibilidad de quiebra de un astillero que realiza la construcción de una embarcación, sobre la cual el armador ha pagado anticipos.[17] De tal manera que en el primer caso, es decir cuando el armador aporta los materiales, si durante la construcción ocurre la quiebra del astillero, los bienes pueden ser separados y evitarse que formen parte de la masa activa de la quiebra. En el segundo caso en cambio, el armador deberá concurrir a la quiebra y ser pagado a prorrata.

---

al discutir las especificaciones de los navíos cuya construcción ordenan, exijan además que el buque obtenga un certificado Clase A del Lloyd's Register o primera cota del Bureau Veritas por ejemplo. Es de notarse que estas sociedades de clasificación son compañías privadas que, inexplicablemente, a pesar de su importancia, no han sido nacionalizadas. Las antes citadas son las más importantes, pero en casi todos los Estados marítimos importantes existen sociedades similares, v. g. *Germanischer Lloyd, Norske Veritas, American Bureau of Shipping*, etc.

[17] Los contratos para la construcción de buques que se celebran con astilleros internacionales, normalmente estipulan el pago del precio mediante varios anticipos, por ejemplo: x% al firmar el contrato; x% cuando un cierto porcentaje del acero que se empleará en la construcción del buque llega a los patios del astillero; x% al colocar la quilla; x% al levantar las mamparas; x% a la botadura y el resto al entregar el buque.

El Art. 104 de la L.N.C.M., dispone que "el navío en proceso de construcción puede ser hipotecado." En virtud de lo dispuesto por el Art. 2906 del Código Civil para el Distrito y Territorios Federal, supletorio de las disposiciones de la L.N.C.M., "sólo puede hipotecar el que puede enajenar, y solamente pueden ser hipotecados los bienes que pueden ser enajenados." Consecuentemente, si el armador aporta los materiales para la construcción del buque, será él el único facultado para hipotecar el navío en proceso de construcción. En caso de que el astillero ponga los materiales, será éste el facultado para hipotecar el navío en proceso de construcción.

5. Con respecto a la naturaleza jurídica del buque, la L.N.C.M., Art. 106, como antes el Código de Comercio, establece que se aplicarán a los navíos las normas relativas a los bienes muebles. Esta calificación ha sido discutida alguna vez. Sin embargo, a la razón legal antes citada podemos añadir una razón lógica; en efecto, de acuerdo con el Art. 753 del Código Civil "son muebles por naturaleza los cuerpos que pueden trasladarse de un lugar a otro ya sea movidos por sí mismos, ya por efectos de una fuerza exterior." La característica de *movilidad* es innegable en el caso de los buques, que están destinados a trasladarse de un lugar a otro, así sea por agua. El argumento que principalmente se ha esgrimido en contra de la calificación de los buques como bienes muebles, es que son susceptibles de hipoteca y que la hipoteca recae necesariamente sobre inmuebles, argumento que carece de validez de acuerdo con las disposiciones del Código Civil vigente, que no limita la hipoteca a los bienes inmuebles,[18] como lo hacía el Código anterior. El obstáculo principal para la constitución de las hipotecas mobiliarias, o sea la dificultad de hacer saber a los terceros que un acreedor goza de un derecho de preferencia sobre el bien hipotecado, no se presenta en esta materia, ya que el Registro Público Marítimo Nacional, Arts. 88 y siguientes de la L.N.C.M., permite instituir una publicidad eficaz.

6. La L.N.C.M. dispone en su Art. 107 que: "El navío y sus pertenencias y accesorios constituirá una universalidad de hecho.

Se entenderán por pertenencias y accesorios del navío, la maquinaria, los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, en general, todas

[18] El Art. 2893 del Cód. Civ. dice: "La hipoteca es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, y que da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la ley." El Código anterior en cambio, hablaba de bienes *inmuebles.*

las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación y al ornamento de la nave, así como los fletes devengados".

Encontramos defectuosa, desde un punto de vista técnico, la enumeración de pertenencias y accesorios que nos ofrece el artículo antes transcrito. En efecto, asimilar la maquinaria y los ornamentos de la nave dentro de una misma categoría, no es correcto. La maquinaria es una parte constitutiva de la nave,[19, 20] indispensable para que ésta realice su cometido. "Además de esas partes esenciales, hay accesorios que, materialmente pueden ser separados del navío por simple desplazamiento, pero que le son indispensables para efectuar una navegación marítima...",[21] a tal categoría pertenecen los instrumentos, anclas, cadenas, botes de salvamento y, tal vez, aquello que constituye el ornamento de la nave.

A más de lo anterior, el citado artículo 107 entiende también por pertenencias y accesorios a "todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación", convirtiendo, por lo mismo, el concepto de pertenencias y accesorios en algo demasiado amplio, ya que al servicio de la navegación se encuentran también, sin duda, numerosos elementos de tierra que forman parte de la empresa del naviero y que nada justifica el que se consideren como pertenencias y accesorios del buque. Será necesario interpretar restrictivamente esa frase del Art. 107, puesto que de una interpretación literal podría llegarse al absurdo de considerar, tomando en cuenta que las pertenencias y accesorios de la nave siguen la misma suerte que ella en caso de abandono,[22] que el abandono del buque incluye "todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la navegación", entre las cuales se comprenden, como decíamos, muchos elementos de tierra. Una redacción más adecuada hubiese sido: "todas las cosas destinadas de manera permanente al servicio de la nave".[23]

---

19 "Partes constitutivas son aquellas que componen un solo todo, sin que exista una relación de principal a accesorio, sino que las partes son igualmente principales para que la cosa surja. A este concepto pertenecen el casco del buque, la cubierta, los mástiles, las velas, el timón, las máquinas, calderas, etc." GARRIGUES, Joaquín, en *Curso de Derecho Mercantil*, 2ª ed., Tomo II, Madrid, 1956, p. 569.

20 El Cód. de Com. holandés, Art. 309-4, expresamente afirma que "las máquinas de propulsión forman parte del buque." El proyecto de "Ordenanzas de la Navegación" del doctor Cervántes Ahumada, con superior técnica, no incluía en la enumeración de pertenencias y accesorios a la maquinaria.

21 RIPERT, *op. cit.*, Vol. I, p. 281.

22 Art. 135 L.N.C.M.

23 Así el Cód. de Com. holandés, Art. 309-3, nos dice que "el término pertenencias del buque significará e incluirá todas las cosas destinadas a un uso permanente en el buque sin que formen parte del mismo".

La primera parte del Art. 107, como veíamos, dispone que el navío y sus pertenencias y accesorios constituirán una universalidad de hecho, y el artículo 132 del mismo ordenamiento nos dice que "cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar." ¿Cuál ha sido el propósito al emplear esta distinta terminología para designar a un mismo concepto? Si consideramos que la expresión *fortuna de mar* es tradicional del derecho marítimo y que bajo esta denominación son cuidadosamente estudiadas por prácticamente todos los tratadistas las características de la institución y que, por otra parte, "universalidad de hecho" es una expresión ambigua sobre cuyos orígenes, alcance y significación no se ha puesto de acuerdo la doctrina, [24] nos parece que el Art. 107 lo único que ha hecho ha sido introducir un elemento de confusión.

El Art. 116 de la L.N.C.M., establece que tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios, en primer término los créditos derivados de relaciones laborales. Será necesario que la jurisprudencia nos aclare si ese privilegio se refiere únicamente al personal embarcado, o si se extiende también al personal de tierra.

7. El Capítulo II, del Título III de la L.N.C.M., reglamenta en su sección A) las disposiciones gnerales aplicables al fletamento. Según el Art. 159: "las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en un año, a partir de cuando sean exigibles." Pero según el Art. 188, que forma parte de la sección C) del mismo capítulo y que se refiere al Transporte de Cosas en General: "las acciones derivadas del contrato de fletamento prescribirán en seis meses, contados a partir del día en que las mercancías deberían ser puestas a disposición del consignatario o del tenedor del conocimiento." La única forma en que podríamos compaginar los dos artículos que acabamos de transcribir, sería considerar que el segundo de ellos deroga, para el caso de transporte de cosas en general, a la regla general aplicable a todo el fletamento, establecida por el Art. 159. Sólo que, considerando que establece una excepción a la regla general, debería de estar

[24] ROJINA VILLEGAS, Rafael, dice que "el concepto mismo de la universalidad de hecho es demasiado impreciso...", en *Derecho Civil Mexicano*, 2ª ed., Tomo III, México, 1949, p. 16. Refiriéndose al derecho antiguo OURLIAC, Paul y MALAFOSSE DE, J., nos dicen que la universalidad de hecho "es corporal y no puede estar compuesta sino por bienes corporales; tiene por fundamento la voluntad del propietario que los ha reunido..." en *Histoire Du Droit Privé. Les Biens*, París, 1961, p. 51. En el caso concreto de la fortuna de mar, la universalidad de hecho que esta constituye, se realiza indudablemente por voluntad de la ley. MANTILLA MOLINA, Roberto L., opina: "que las universalidades de hecho no sean creadas por la ley no significa que no sea reconocida por ella su existencia", en *Derecho Mercantil*, 6ª ed., México, 1963, p. 121.

expresamente especificada esa derogación; el Art. 11 del Código Civil dispone a este respecto que: "las leyes que establecen excepción a las reglas generales, no son aplicables a caso alguno que no esté expresamente especificado en las mismas leyes." Una interpretación distinta nos conduciría a admitir una contradicción, una incompatibilidad entre normas de igual jerarquía, en cuyo caso "los preceptos incompatibles se derogan recíprocamente, por su mismo carácter contradictorio",[25] o que "debe prevalecer la que el órgano jurisdiccional considere preferible, de acuerdo con las características del caso y las exigencias de la equidad y la justicia".[26]

8. El conocimiento de embarque está reglamentado por la L.N.C.M. en sus artículos 168 y siguientes. Se trata de un título de crédito representativo de mercancías, según dispone expresamente el Art. 170 y, consiguientemente, toda negociación, gravamen o embargo sobre las mercancías, para ser válido, deberá comprender el título mismo, consecuencia del principio de la incorporación, común a todos los títulos de crédito.

El Art. 183 de la L.N.C.M., dispone que "las acciones por averías o pérdidas sufridas por mercancías o efectos transportados, se extinguirán si no se presenta al porteador la reclamación correspondiente dentro de los diez días siguientes a la entrega." Establece este artículo una causa de caducidad[27] de las acciones de responsabilidad derivadas de averías o pérdidas sufridas por mercancías; tal vez hubiese sido conveniente imponer la obligación de hacer constar fehacientemente la oportunidad de la reclamación.

Fueron reglamentadas en la L.N.C.M. las modalidades marítimas de la compra-venta, a saber: LAB. FAS, CIF y CF, satisfaciendo así una urgente necesidad de nuestro medio comercial.[28]

9. El Capítulo IV del Título III, reglamenta el seguro marítimo, el que, según el artículo 222 "podrá contratarse por cuenta propia o de un tercero y se perfeccionará en el momento en que el solicitante tenga conocimiento de su aceptación por el asegurador." La L.N.C.M. siguió fielmente, en este aspecto, la postura de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, que en

---

[25] KELSEN, Hans, *Natural Law Doctrine And Legal Positivism*, trad. inglesa de Wolfgang H. Kraus, apéndice de la obra *General Theory of Law and State*, Harvard University Press, Cambridge, 1945, p. 404, cit. por GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, en *Introducción a la Lógica Jurídica*, 1ª ed., México, 1951, p. 53.

[26] GARCÍA MÁYNEZ, Eduardo, *op. cit.*, p. 54.

[27] "La caducidad presupone la no ejecución de ciertos hechos", CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Títulos y Operaciones de Crédito*, 1ª ed., México, 1954, p. 98.

[28] SOBARZO LOAIZA, Alejandro, *op. cit.*, p. 12, dice que: "se cumple con un deseo largamente acariciado por los juristas".

su artículo 21, fracción I, establece que el contrato de seguro se perfecciona "desde el momento en que el proponente tiene conocimiento de la aceptación de la oferta".

En mi opinión es superior la redacción de la Ley Sobre el Contrato de Seguro, ya que la L.N.C.M. considera, sin fundamento aparente, que la solicitud de seguro será siempre formulada por el asegurado —o futuro asegurado— sin tomar en cuenta que la iniciativa puede muy bien provenir del asegurador.

Ambos ordenamientos legales adoptan respecto del momento de perfección del contrato, el llamado sistema de la información del proponente o de la cognición, [29] "que exige no solamente que la aceptación haya llegado al oferente, sino que haya tomado conocimiento de ella, pues sólo en este momento tiene conciencia de la realización del concurso de voluntades." [30] Como es bien sabido, el sistema que acogió el Código de Comercio, es el llamado de la declaración, según el cual "el contrato se perfecciona en el momento en que se declara la voluntad de aceptar", [31] y en derecho común, el Código Civil adopta el sistema de la recepción, o sea aquel mediante el cual el contrato se perfecciona "en el momento en que la aceptación llega a poder del oferente". [32]

Lo anterior pone de manifiesto la necesidad de unificar los diferentes criterios que privan en los ordenamientos antes citados. Si la separación radical entre el derecho civil y el derecho mercantil tiende a atenuarse y la unificación en ciertos casos es ya una realidad, [33] nada parece justificar el que dentro del derecho mercantil tengamos dos sistemas.

Felipe de J. Tena, con toda razón rechaza el sistema de la información, que adoptan la L.N.C.M. y la Ley Sobre el Contrato de Seguro, "por las dificultades enormes que ocasiona en orden a la prueba de la formación

---

[29] El proyecto de "Ordenanzas de la Navegación" del doctor Cervantes Ahumada adoptaba en cambio el sistema de la declaración: "El seguro se perfeccionará por la simple aceptación del asegurador...", criterio que lamentablemente no mantuvo la Comisión Redactora de la L.N.C.M.

[30] MARTY, G., *Derecho Civil. Teoría General de las Obligaciones.* Trad. de J. M. CAJICA, Jr. Puebla, 1952, Vol I, p. 63.

[31] Idem, p. 62.

[32] Idem, p. 63.

[33] Véase FRÉDERICQ, Simon, *L'unification du droit civil et du droit commercial. Essai de solution pragmatique,* en "Revue Trimestrielle de Droit Commercial", pp. 203-232, Año 15, No. 2, abril-junio, 1962, París, Francia. Y LIMPENS, Jean, *Les Constantes de l'unification du droit privé,* en "Revue Internationale de Droit Comparé", Año 10, No. 2, abril-junio, 1958, París, Francia, pp. 277-297.

del contrato, ya que ésta depende del conocimiento del policitante acerca de la aceptación, conocimiento que debe resultar no sólo de la recepción de la carta o telegrama, sino también de su lectura". [34]

¿Y si por capricho el policitante no toma conocimiento de la aceptación inmediatamente? "Como el contrato no se concluye si la aceptación no llega a conocimiento del proponente, la transmisión de la aceptación corre a riesgo del aceptante: si no llega, o si llega con retardo, así sea por caso fortuito, no se concluye el contrato", [35] situación por demás injusta. Por otra parte, ¿cómo adoptar este sistema a las modernas máquinas automáticas expedidoras de pólizas de seguro que ya funcionan en algunos países? (E.U.A.). En estos casos el proponente es por definición el asegurador, quien en ocasiones no tendrá conocimiento de la aceptación de la oferta sino hasta después de acaecido el siniestro, en cuyo caso, por no haberse perfeccionado el contrato no ha lugar a indemnización, solución lógica, que por su injusticia sería necesario evitar a través de una interpretación forzada.

El sistema de la información aceptado por la L.N.C.M., podría ser especialmente nocivo en el caso de un seguro solicitado por un buque que realiza una travesía. Si el buque ya está asegurado, el problema no se plantea debido a la atinada disposición de la L.N.C.M., según la cual: "si el seguro sobre el buque vence estando en viaje se prorrogará de pleno derecho hasta la hora veinticuatro del día en que la nave llegue a su destino final"; pero si se trata de un buque no asegurado que solicita asegurarse durante una travesía, de acuerdo con el Art. 242 de la L.N.C.M. "se entenderá que surte sus efectos desde la primera hora del día en que se contrató el seguro" y como, según vimos, el contrato no se perfecciona sino hasta que el proponente tiene conocimiento de la aceptación, puede suceder que un siniestro ocurra durante el lapso que transcurra entre el envío de la aceptación por el asegurador y el conocimiento de dicha aceptación por el proponente. En el caso de navíos que cuenten con representantes en tierra encargados de efectuar estas gestiones, es improbable que se presente el caso del ejemplo antes referido, aún cuando no excluido si la aceptación se transmite por correo o telégrafo; pero tratándose de *tramps* [36] o de la navegación de recreo, puede muy bien presentarse el supuesto. [37]

---

[34] *Derecho Mercantil Mexicano*, 4ª ed., México, 1964, p. 272.

[35] ASCARELLI, Tulio, *Derecho Mercantil*, trad. de F. de J. TENA, Notas de Derecho Mexicano por el Dr. Joaquín RODRÍGUEZ RODRÍGUEZ. México, D. F., 1940, p. 233.

[36] Buques vagabundos, no afectos a una línea regular.

[37] Los ejemplos que hemos citado con motivo de los comentarios relativos al momento de la perfección del contrato seguro marítimo, son sin duda casos extremos,

10. Según el Art. 233 de la L.N.C.M. "salvo pacto expreso en contrario, el asegurador no responderá de las pérdidas y daños motivados por cualquiera de las causas enumeradas en el artículo 831 del Código de Comercio." Con razón observa Cervantes Ahumada que "es clara la inconveniencia de hacer en una ley nueva un reenvío incorporativo a un artículo de la ley que se deroga". [38]

Lamentablemente sólo fueron derogados por el Art. 2º Transitorio de la L.N.C.M., los artículos del Libro Tercero del Código de Comercio "en lo que se oponga a este ordenamiento", es decir a la L.N.C.M., con lo que indudablemente se complica una situación ya de por si caótica. [39]

11. La reglamentación de las averías gruesas o comunes de la L.N.C.M., se inspiró en las reglas de York-Amberes. [40] De acuerdo con la definición de avería gruesa contenida en el artículo 256 de la L.N.C.M., los elementos que la caracterizan son: 1) el riesgo, que debe ser conocido y real. El Código de Comercio empleaba en cuanto a este elemento casi la misma terminología: "un riesgo conocido y efectivo". La existencia del riesgo deberá ser juzgada posteriormente por el juez, 2) el riesgo debe afectar al buque y al cargamento, es decir a todos los diversos intereses componentes de la aventura, 3) un daño o gasto extraordinario. Coincide en esto la L.N.C.M., con la Regla "A" de York-Amberes, que habla de "un sacrificio extraordinario o un

---

que hacen que la crítica resulte aparentemente endeble. ARCANGELI, Ageo, en *Teoría de los Títulos de Crédito*. trad. de Felipe de J. TENA, México, 1933, p. 101, dice que "...las teorías deben cimentarse justamente sobre la prueba de estos casos extremos, casi en los confines de la realidad: sólo ellos pueden dar la plena demostración de lo fundado de las teorías".

38 CERVANTES AHUMADA, Raúl. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos.* (Con introducción crítica y Notas por el autor del proyecto de la ley), 1ª ed., México, D. F., 1964, p. 20.

39 A continuación citamos algunos de los ordenamientos legales vigentes en México, que contienen disposiciones relativas al Derecho Marítimo: *Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Código de Comercio. Ley Sobre el Contrato de Seguro. Ley General de Instituciones de Seguros. Código Civil. Ley de Vías Generales de Comunicación. Reglamento para la Ocupación y Construcción de Obras en el Mar Territorial, Vías Navegables, Playas y Zonas Federales. Ley para el Servicio de Cabotaje interior del Puerto Fluvial de la República. Reglamento para la Navegación de Cabotaje. Reglamento para evitar los abordajes en el mar. Reglamento para el Servicio de Pilotaje. Ley Federal del Trabajo. Ley de Bienes Nacionales, etc.*

40 La L.N.C.M. reprodujo, también en este capítulo, casi literalmente el proyecto del Dr. Cervantes Ahumada, el cual en su Exposición de Motivos dice: "La reglamentación que el proyecto propone para las averías gruesas está inspirada principalmente en las conocidas reglas de York y Amberes, que tienen aplicación universal".

gasto extraordinario"; el Código de Comercio, por lo contrario, se refería a "todos los daños y gastos", aún cuando indudablemente la institución comprendía sólo los daños y gastos no ordinarios. 4) El daño o gasto extraordinario debe ser ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán. Se requiere, entonces, que el capitán decida ocasionar el daño o efectuar el gasto; es el mismo sistema que el del Código de Comercio, que exigía que la resolución del capitán fuese tomada "previa deliberación con el piloto y demás oficiales de la nave y audiencia de los interesados en la carga que se hallaran presentes... a no ser que la urgencia del caso fuere tal, que faltase el tiempo necesario para la previa deliberación." Las reglas de York-Amberes no exigen en cambio, que el daño sea causado o el gasto efectuado por el capitán; se ha considerado demasiado rigurosa esta exigencia en vista de que la decisión puede ser adoptada por cualquier autoridad. [41] La diferencia entre la L.N.C.M. y el Código de Comercio en cuanto a este punto, consiste únicamente en que ahora en cualquier circunstancia, el capitán adopta sólo la decisión de causar la avería. 5) El daño o gasto deben ocasionarse para salvar al buque y al cargamento del riesgo antes mencionado.

El Código de Comercio exigía además el requisito de la utilidad, Art. 935: "Si no obstante la echazón de mercaderías, rompimiento de palos, cuerdas y aparejos se perdiera el buque corriendo el mismo riesgo, no habrá lugar a contribución alguna por avería gruesa", y, a *contrario sensu*, por lo dispuesto por el artículo 884 del mismo ordenamiento.

El artículo 258 de la L.N.C.M., acogiendo el sistema de la Regla "D" de York-Amberes, inspirada en la legislación y práctica de los países anglosajones y escandinavos, considera que hay obligación de contribuir a la avería aún cuando el acontecimiento generador del riesgo sea consecuencia de la culpa de una de las partes comprometidas en la aventura, sin perjuicio de los recursos que pudieran corresponder contra la parte responsable. En tanto que el Código de Comercio, acorde con la legislación francesa y la tradición latina, consideraba al anterior como un caso típico de avería particular. [42]

---

[41] Cfr. RIPERT, *op. cit*, Vol. III, p. 234. La Regla "A" de York-Amberes, versión de 1950, define a la avería gruesa como sigue: "Existe acto de avería gruesa cuando, y solamente cuando, intencional y razonablemente, se realiza un sacrificio extraordinario o un gasto extraordinario para seguridad común, con el fin de preservar de un peligro los bienes comprometidos en una aventura marítima corriente".

[42] Art. 884, fr. IX, Código de Comercio. Art. 405 del Cód. de Com. francés. Art. 1318

En lo referente a la evaluación de los objetos que hayan de contribuir y que constituyen la avería, el Art. 260 de la L.N.C.M. inspirándose en la Regla "VI" de York-Amberes, establece un sistema sencillo para la constitución de las masas acreedora y deudora, que sustituye ventajosamente a la complicada reglamentación que contenía el artículo 929 del Código de Comercio.

En cuanto a las deducciones del importe de los daños causados al buque por la diferencia de nuevo a viejo, la L.N.C.M. prevé, para el caso en que las partes no logren ponerse de acuerdo, que el juez resolverá con audiencia de peritos; sistema sin duda mucho más práctico que el arbitrario 33% que establecía el Código de Comercio. De valor inestimable para los peritos que deban ilustrar al juez en estos casos, será la casuística Regla "XIII" de York-Amberes.

El Art. 265 de la L.N.C.M. relativo al caso de incendio, coincide en sus lineamientos generales con lo dispuesto por la Regla "III" de York-Amberes. La reglamentación que establece el Art. 266 de la L.N.C.M en caso de forzamiento de velas o de máquinas nos parece más atinada, por su flexibilidad, que la casuística de las Reglas "VI" y "VII" de York-Amberes.

Por lo que se refiere a mercancías no declaradas, declaradas falsamente o con valor inferior al real, lo establecido por los artículos 267 y 268 de la L.N.C.M., coincide con el contenido de la Regla "XIX" de York-Amberes. Para el Código de Comercio los daños sufridos por las mercancías cargadas sobre cubierta siempre constituían averías simples o particulares, excepto en la navegación de cabotaje cuando las ordenanzas marítimas lo permitieran. La L.N.C.M., Art. 269, permite que esos daños se admitan como avería gruesa "cuando tal forma de cargar la mercancía estuviere autorizada por los usos." La diferencia consiste exclusivamente en que la L.N.C.M. se refiere a los usos marítimos y no a inexistentes ordenanzas. Tal es también, aún cuando más restringido, el sistema admitido por la Regla "I" de York-Amberes: "Ninguna echazón de carga se liquidará como avería gruesa, a menos que dicha carga haya sido transportada de conformidad a los usos reconocidos por el comercio".

12. Por último, el Libro IV de la L.N.C.M. reglamenta las maniobras

del Cód. de Com. argentino, etc. El Cód. de Com. español, Art. 813, adopta la misma posición que la L.N.C.M. y las Reglas de York-Amberes. Las consecuencias prácticas de la situación anterior a la L.N.C.M. eran muy relativas, en virtud de que los contratos de fletamentos incluían regularmente una cláusula de negligencia concebida en términos muy amplios, para abarcar todo supuesto de baratería del capitán.

en los puertos.[43] De acuerdo con el Art. 272 la prestación de servicios tales como las maniobras de carga, descarga, alijo, almacenaje, transbordo, estiba, desestiba, acarreo, etc., requieren permiso de la Secretaría de Marina y son considerados como servicios públicos conexos de la navegación. Además, según el párrafo segundo del artículo antes citado, para los efectos de la L.N.C.M. son también considerados como permisionarios los "consignatarios, agentes aduanales, armadores, destinatarios, agentes de buques reexpedidores de carga, y en general, a quienes de manera directa o como intermediarios, al igualmente desarrollen actividades que requieran de estos servicios." El párrafo siguiente del Art. 272 dispone que: "Los Permisionarios celebrarán contratos de trabajo con las Organizaciones de Trabajadores reconocidas, y las relaciones entre ambos se regirán por la Ley Federal del Trabajo".

La redacción del Art. 272 es pésima; es evidente que una preposición y una contracción salen sobrando. Pero, independientemente de esa pifia gramatical, la jurídica que contiene el artículo de marras es mucho más grave. En efecto, considerar como permisionarios a los "consignatarios" o a los "destinatarios" resulta incomprensible. Consignatario o destinatario es cualquier persona que reciba accidentalmente un envío por vía marítima y obligarla a que celebre contratos de trabajo con las Organizaciones de Trabajadores reconocidas y que se encuentre sujeta a la Ley Federal del Trabajo, Seguro Social, Participación de Utilidades, etc., resulta absurdo. Tratándose de un consignatario de la carga, es decir de un mandatario común de todos los destinatarios, que en su nombre recibe y almacena las mercancías y reparte posteriormente la carga entre los diversos destinatarios, sería lógico que se le aplicasen las disposiciones del Art. 272 de la L.N.C.M., pero no, desde luego, en el caso de una persona —tal vez ni comerciante siquiera— que recibe ocasionalmente un envío por vía marítima.

13. Las observaciones anteriores no pretenden de ninguna manera ser un análisis exhaustivo de la L.N.C.M., sino únicamente llamar la atención sobre algunos puntos que, sin una razón particular, despertaron inquietudes. El enfoque ha sido especialmente crítico, pero la L.N.C.M. contiene indudablemente también numerosos aciertos y, sobre todo, constituye un cuerpo jurídico mucho más apto que el antes vigente para reglamentar la moderna navegación marítima de propulsión mecánica y atómica. La reglamentación que contenía el Código de Comercio se inspiró principalmente en los Códigos español y francés; tómese en consideración que el

[43] El proyecto de "Ordenanzas de la Marina Mercante" no contenía ninguna disposición referente a las maniobras en los puertos, tal vez por considerar que la materia es más propia de un reglamento que de una ley.

primero de los antes citados habíase inspirado a su vez en el Código Napoleónico, que no es en gran medida sino una recopilación de las costumbres marítimas francesas vigentes en el siglo XVIII y una copia de las Ordenanzas de Colbert de 1681. Lo anterior pone de manifiesto, sin que se precise de otra consideración, la necesidad de una legislación moderna que viniese a colmar lo que casi era una laguna de nuestro sistema de derecho privado.

Si el Congreso hubiese puesto el Proyecto a disposición de juristas y armadores, habría tenido la ocasión de acoger observaciones y críticas y corregir defectos; lamentablemente, parece ser que no se procuró el asesoramiento práctico y técnico que tan útil resulta en la elaboración de toda ley, pero que en derecho marítimo es indispensable por el particularismo y tradicionalismo propios de la materia.