

REFORMA A LA LEGISLACIÓN MERCANTIL. DERECHO MARÍTIMO

Ramón ESQUIVEL A.

SUMARIO: 1. *Introducción.* 2. *Autonomía del derecho marítimo.* 3. *Fuentes supletorias.* 4. *Registro Público Marítimo Nacional.* 5. *Necesidad de un reenvío a la legislación común.* 6. *Empresario marítimo.* 7. *Copropiedad.* 8. *Crédito naval.* 9. *Arrendamiento del buque.* 10. *Fletamento.* 11. *Contrato de transporte de personas.* 12. *Contrato de remolque.* 13. *Seguro marítimo.* 14. *Conclusión.*

1. INTRODUCCIÓN

La Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, en su artículo 1º determina que la misma es de orden público e interés social y tiene como objeto fomentar el desarrollo de la marina mercantil mexicana, asegurar la superación de toda dependencia del exterior y la autosuficiencia de la transportación marítima de nuestro comercio exterior.

Tal disposición puede ser considerada bajo dos puntos de vista: uno, como una política del gobierno federal respecto a la marina mercante y otro, representa una labor para el estudioso del derecho, en el campo que le corresponde, para que se cumplan los fines que antes se exponen, para ello debe realizar los estudios necesarios con el objeto de considerar aspectos legales que detienen el avance, por no ser adecuados a las necesidades que impone el tráfico marítimo.

Se ha vuelto a presentar la inquietud de si la legislación marítima debe ser revisada y reformada, en su caso, para superar definiciones anteriores, de la ley, así como ponerse al día con las nuevas condiciones en que se realiza el tráfico marítimo. En nuestro país, después del Código de comercio de 1889, el único proyecto de reformas a la parte marítima anterior a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, es el proyecto del Código de comercio de 1929, que no presentaba cambios importantes a la legislación vigente en esa época.

Se considera que si la ley marítima es adecuada a las necesidades del tráfico, indirectamente, la ley vendrá a significar un paso en el fomento de nuestra marina.

2. AUTONOMÍA DEL DERECHO MARÍTIMO

Como parte inicial de esta exposición se estima conveniente considerar si el derecho marítimo forma parte del derecho mercantil o se trata de una rama autónoma del derecho.

La fracción XV, del artículo 75, de nuestro Código de comercio, declara, actos de comercio, "Todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior". El libro tercero del mismo código, ya derogado, se intitulaba "Del Comercio Marítimo". La situación de mercantilidad del derecho marítimo, es compartida por nuestros mercantilistas como son el doctor Mantilla Molina, ya desaparecido, los licenciados Barrera Graf, Pina Vara y otros.

En la época en que se dictó el Código de comercio, el derecho marítimo se consideraba parte del derecho mercantil, designándolo como derecho comercial marítimo, y tal sigue siendo su naturaleza en otros países latinos, cuya inspiración sirvió de antecedente para nuestro Código de comercio.

No obstante lo anterior, en nuestro derecho, estimo que no puede asignarse al derecho marítimo el carácter de mercantil, que resulta de la aplicación del Código de comercio y tal incompatibilidad resulta de que no se tomaron en cuenta disposiciones constitucionales, que separan de esa comercialidad los actos marítimos.

Estimo que el derecho marítimo podría definirse como el conjunto de normas legales que regulan las actividades que se desarrollan en el mar, así como el uso o empleos que de éste pueden realizarse.

Parece un tanto inexplicable como, a pesar que desde la Constitución de 1957, se disponía, a través de las facultades del Congreso de la Unión, para legislar sobre: "...El derecho marítimo de paz..." y la jurisdicción exclusiva de los tribunales federales para conocer de todas las controversias marítimas, no se hubiera realizado una investigación sobre la naturaleza de ese derecho a la luz de las normas constitucionales, que por su jerarquía son, desde luego, superiores al Código de comercio. Artículos 72, fracción XV, y 97, fracción II, respectivamente, de la Constitución de 1857.

Desde la Constitución de 1824 se establecía la competencia de la Corte Suprema de Justicia y de los Tribunales de Circuito para conocer de las causas del almirantazgo.

Es en la Constitución General de la República de 1857, donde se usa por primera vez, la expresión, derecho marítimo, al establecer facultades del Congreso para legislar sobre esa materia, así como las facultades exclusivas de los tribunales federales para conocer de las causas del mismo.

Por una reforma al artículo 72 de la Constitución de 1857, del 14 de diciembre de 1883, se facultó al Congreso Federal para legislar en materia de comercio.

Esta reforma permitió al Congreso Federal dictar el Código de comercio de 1884, en el que se encontraban normas legales relativas al comercio marítimo, tal como aparecía en los códigos comerciales de esa época. Este Código de comercio es derogado por el de 1889, el que fue dictado en uso de facultades extraordinarias otorgadas al presidente de la República, sin embargo el Congreso no señaló, en las facultades que delegó al Ejecutivo, la de legislar en materia marítima, por lo que la validez constitucional del Código en esta materia pudo ser cuestionada. A fines del siglo pasado Jacinto Pallares expresa en su obra, que en el aspecto del derecho mercantil marítimo existía una dualidad de facultades del Congreso para legislar en materia marítima, ya que le estaba permitido legislar en materia marítima, pero tenía también la facultad para expedir un código mercantil. Se estima que esta aparente dualidad deriva de puntos de vista que se tomaban en la época en que se dictó el Código, en que el derecho marítimo, en un amplio sentido, se concebía como el régimen al que se sujetaban las relaciones que se referían al comercio marítimo y que quedaban comprendidas en códigos considerados como normativos de relaciones privadas.

Hay que observar que las disposiciones constitucionales que se refieren al derecho marítimo fueron dictadas desde la puesta en vigor de la Constitución de 1857, lo que no ocurrió en materia comercial, en que no fue sino hasta su adición cuando se pudo legislar en esa materia. Por otra parte, al hacerse la adición no se hizo ninguna referencia a una posible unión entre ellas.

Entre nosotros el derecho marítimo es una rama autónoma del derecho, independientemente de razonamientos de carácter técnico, sino por disposiciones de orden constitucional.

Es de destacar la importancia y sustantividad que da al derecho marítimo la norma que establece la competencia exclusiva de los tribunales federales para conocer de las causas marítimas, según se establece en el artículo 104, fracción II, de la Constitución, ya que con ella se da el material necesario para el desarrollo del derecho procesal marítimo y la propia extensión del concepto de derecho marítimo.

Es hasta la vigente Ley de Navegación y Comercio Marítimos, cuando por primera vez, en esta materia, el Congreso de la Unión, hizo uso de la facultad establecida, en el artículo 73, constitucional en la que se tratan de comprender todas las materias que forman esta rama del derecho; si bien hay que hacer notar que otros ordenamientos legales contienen regulaciones sobre la misma, como sería la propia Constitución, la Ley de Vías Generales de Comunicación, la Ley General de Población, la Ley Aduanal, la Ley del Impuesto sobre la Renta y otras, además de los numerosos tratados suscritos por México, relativos a esta materia.

La Ley de Navegación de Comercio Marítimo, fue dictada para superar la antigüedad de las normas que pertenecían al libro tercero del Código de comercio, organizando la materia para proporcionar a los interesados, en un sólo cuerpo, la nueva legislación en la que se introducían los progresos derivados de mejoramientos en el aspecto técnico del transporte marítimo, tratando de alcanzar la modernidad necesaria más una fácil consulta de todo lo correspondiente al derecho marítimo.

Esta finalidad no se alcanza plenamente, por defectos de la misma Ley y por no reglamentarse sus disposiciones. Se da el caso de que sigan resultando aplicables reglamentos expedidos en función de disposiciones de la Ley de Vías Generales de Comunicación, lo que complica el sistema, pues hay que acudir a ellos, no obstante su antigüedad, para integrar, junto con la Ley, la definición legal de determinada institución. Una revisión a la legislación marítima debe completarse con la expedición de reglamentos de la misma y no dejar vigentes reglamentos anteriores. En los últimos años se han dictado reglamentos de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, tales como el Reglamento de operación en los puestos de administración estatal, Reglamento para el servicio de pilotaje, y Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, frente a un Reglamento para la navegación de cabotaje expedido en 1941 y una Ley para el servicio de cabotaje, interior del puerto y fluvial de la República de 1929.

2. DERECHO PROCESAL MARÍTIMO

En lo que pudiéramos denominar el derecho procesal marítimo, hay un gran vacío en la legislación vigente. En efecto, si corresponde, en forma exclusiva, el conocimiento de los casos marítimos a los tribunales federales y éstos como consecuencia de la disposición constitucional deben, para admitir una demanda, encontrar y establecer la maritimidad de los actos reclamados, lo que trae como resultado que se obliga al juez al examen y estudio previo para admitir la demanda, sobre la existencia de tal carácter.

Ahora bien, suponiendo que el juez acepta la maritimidad de los actos a que se contrae la demanda y la admite, queda por determinar la forma y clase de juicio como se sustanciaría la misma, lo cual no recibe una respuesta en los ordenamientos legales vigentes. En efecto en la vigencia del Código de comercio, considerando por tal cuerpo legal la mercantilidad de los actos marítimos, era aplicable al artículo 1049 de dicho Código, que dispone que son juicios mercantiles los que ventilan controversias, que conforme a los artículos 4, 75 y 76 del citado Código, se derivan de actos comerciales.

De acuerdo con el concepto de actos marítimos, se desprenden que, constitucionalmente, no puede aplicarse a los mismos la calificación de mercantiles, y con ello no están sujetos a la fracción primera del artículo 104 constitucional, que dispone la competencia de los tribunales federales para las controversias del orden civil o criminal, que se susciten sobre el cumplimiento y aplicación de leyes federales o tratados.

Resulta claramente de lo anterior, la distinción absoluta que se hace, en materia de competencia, respecto de los tribunales en el ejercicio de las acciones marítimas, cuya jurisdicción se establece, expresamente, en la fracción II del artículo constitucional citado.

De lo expuesto resultan dos problemas; el primero es que en la Ley Orgánica del Poder Judicial Federal no está incorporado el ejercicio de la facultad jurisdiccional en materia marítima y el segundo que no hay forma de juicio en esta materia, pues las formas mercantiles no son de aplicarse como supletorias y por otra parte la supletoriedad no puede alcanzar a regular instituciones completas, como en el caso. Por lo demás, la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos no contiene artículo en que se haga referencia a las fuentes supletorias de la misma.

La conclusión de lo anterior sería la necesidad de que se legisle sobre la materia para superar los graves problemas que pueden derivar de la situación actual.

3. FUENTES SUPLETORIAS

Una situación de especial importancia que se presenta es la relativa a las fuentes supletorias de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo. En la versión original del artículo 6º se establecían las fuentes supletorias de la misma disponiendo lo siguiente:

Supletoriamente a las disposiciones de esta Ley, serán aplicables los usos marítimos, el Código de Comercio, la Ley Sobre el Contrato de Seguro,

la Ley General de Instituciones de Seguros, el Código Civil para el Distrito y Territorios Federales y la Ley de Vías Generales de Comunicación, en sus respectivas materias.

De su simple lectura aparece que es un régimen lógico y completo de supletoriedad de la Ley, sin requerir mayores comentarios.

En este aspecto habrá que llamar la atención de que en las instituciones de derecho marítimo, si bien ellas demandan la especialidad de la materia, no es aplicable en forma absoluta y exclusiva a todos los casos y es frecuente que en la aplicación de las mismas se estén presuponiendo regulaciones que corresponden al derecho común.

Por la reforma del artículo 6º que aparece en el decreto publicado en el *Diario Oficial* del 22 de diciembre de 1975, se hace desaparecer la disposición correspondiente a las fuentes supletorias de la Ley. En su lugar se introduce un régimen de jerarquización de disposiciones para la interpretación y cumplimiento de las concesiones y permisos, así como a lo relativo a las Vías Generales de Comunicación por agua, sus medios de transporte y a los servicios marítimos, portuarios, conexos y auxiliares, los que deberán decidirse de acuerdo con el propio Código y demás leyes en materia de comunicaciones por agua, los tratados internacionales, el Código de comercio, Ley Sobre el Contrato de Seguro, Ley General de Instituciones de Seguros, el Código civil y los términos mismos de las concesiones y permisos, los usos marítimos internacionales y el Código federal de procedimientos civiles.

Del examen del mismo se puede desprender que el primer supuesto de aplicación de la norma, en ningún momento, se refiere a la supletoriedad de la Ley, sino básicamente a la aplicación e interpretación de las concesiones o permisos; por otra parte la jerarquización es incorrecta, ya que no toma en cuenta la graduación y jerarquía de las normas, así por ejemplo se cita, en primer lugar, a la propia Ley y agrega a los tratados internacionales, los que de conformidad con lo establecido en el artículo 133 constitucional, son la ley suprema de la Unión.

En el segundo supuesto de aplicación, del artículo 6º o sea el que corresponde a las vías generales de comunicación por agua, sus medios de transporte, los que de acuerdo con lo que dispone el artículo 9º, fracción III, de la Ley de Navegación de Comercio Marítimos, son los mares territoriales y las demás aguas de jurisdicción federal, si son aptas para la navegación. En este segundo supuesto normativo sólo acierta en los tratados internacionales, pues tal materia está regulada, en primer lugar, por la Constitución y tratados, así como por otras leyes, tales como la Ley General de

Bienes Nacionales. Por lo demás los problemas que se presentan en materia marítima exceden a sólo esa limitación territorial, ya que abarcan también la plataforma continental, la zona económica exclusiva o aun el alta mar y aguas territoriales extranjeras, bajo determinados supuestos.

Se citan dentro de las normas para interpretar las concesiones o permisos a la Ley General de Instituciones de Seguros, la cual es una ley administrativa que reglamenta este tipo de instituciones, pero cuyo cumplimiento y vigilancia está asignado a la Secretaría de Hacienda y Crédito Público.

Por otra parte se hace referencia a los usos marítimos internacionales como considerando con ello, nuestro legislador, que somos incapaces de tener usos marítimos nacionales.

Lo anterior requiere que exista una reforma legal que implante nuevamente un sistema semejante al del artículo 6º, para permitir un régimen de supletoriedad de la Ley.

Una fuente supletoria de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la constituiría la jurisprudencia, si bien hay que aclarar que actualmente no existe jurisprudencia en materia marítima.

Si bien la conclusión que resulta del artículo 6º de la Ley, es que no existen en la actualidad normas supletorias para el derecho marítimo, habrá que hacer la salvedad, que para los que no sean partidarios de la autonomía de este derecho, quedaría por considerar, que siendo una parte del derecho mercantil le corresponderían las fuentes supletorias de éste y así de conformidad con el artículo 2º del Código de comercio, serían supletorias las disposiciones del derecho común, no por disposición de la ley marítima, sino por la mercantilidad que se le asignara.

Alcance de la derogación por la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de la Legislación anterior.

Un problema importante que se presenta en esta materia y ha sido ya tratado por varios autores, tales como Octavio Rivera Farber, Luis Ruiz Rueda, Roberto L. Mantilla Molina y Arturo Díaz Bravo, es el ámbito de derogación que resulta del artículo transitorio del Código de la navegación y comercio marítimo, de las normas anteriormente vigentes.

Estos dos últimos autores en un artículo aparecido en la revista *Jurídica*, número 14, 1982, en el que resumen y aportan nuevos argumentos de los que han formado sobre el alcance de la derogación del libro tercero del Código de Comercio, con vista en lo dispuesto en el artículo 2º transitorio de la Ley de la Navegación y Comercio Marítimos, que a la letra dice: "Se derogan los artículos del Libro Tercero del Código de comercio y las demás disposiciones legales en lo que se opongan a este ordenamiento."

Sobre este particular se presentan varias posturas sobre el alcance de la derogación que hace el artículo antes citado. La primera es fundándose en razones gramaticales, ya que por su redacción y lectura, debe considerarse que el legislador manifiesta, como su voluntad, que los artículos del libro tercero del Código de comercio sólo están derogados si se oponen a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

La segunda postura se funda en argumentos históricos y se expone que en los casos, en que el legislador mercantil ha querido derogar capítulos, títulos o pasajes completos del Código de comercio, lo ha dispuesto así, artículo 4º transitorio de la Ley General de Sociedades Mercantiles; el artículo 196 de la Ley Sobre el Contrato de Seguro: se derogan el título VII, libro II del Código de comercio. Por el contrario, cuando se han querido derogar preceptos específicamente determinados, también en forma clara, se ha dicho así, el artículo 3º Transitorio de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito: "quedan abrogados los artículos 337, 339 . . ., etc."; el artículo 3º de las disposiciones generales de la Ley de Quiebras y Suspensión de Pagos: quedan derogados los artículos 945 a 1037 y 1415 a 1500 del Código de Comercio. . .". Correspondiendo a este tipo de argumentos se agrega que cabría el razonamiento de que, para la Ley marítima no se hayan mencionado específicamente, los artículos derogados, tanto por su número como, específicamente, por su dispersión en el libro tercero del Código de comercio.

En tercer lugar se expone el argumento hermenéutico en que se indica que, con plena conciencia el legislador, no regula en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, instituciones importantes, como por ejemplo, la nulidad del seguro marítimo, el procedimiento de liquidación de averías gruesas y la avería particular y por ello, hay que concluir, como se indicaba anteriormente, que el legislador muestra su intención de conservar la vigencia de normas que no se oponen a la ley.

El doctor Mantilla Molina expresó, su opinión de que el libro tercero del Código de comercio queda derogado, en su conjunto, sin necesidad de que sus normas contradigan la ley vigente.

La verdad es que considero que de una descuidada y poco feliz redacción del legislador, se hace surgir una problemática importante, cuya solución, en uno o en otro sentido, tiene grandes y serias repercusiones sobre el desarrollo del tráfico marítimo y es por ello que reviste un singular interés sostener la tesis de que su derogación fue completa, no obstante lo descuidado de su redacción.

Considero que formalmente la redacción que se quiso dar a la norma fue en el sentido de derogar el libro tercero del Código de comercio, con todos los artículos que lo formaban y a renglón seguido, usar, conforme a la técnica que normalmente se presenta en otras leyes, en que se deroga la ley anterior en una primera frase y a punto y seguido, se derogan las demás disposiciones en lo que se opusieran el nuevo ordenamiento.

Por otra parte, el reenvío a una disposición derogada, por el artículo 233 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que es el artículo 831 del Código de comercio, no habría sido necesario si el legislador hubiera tenido, conciencia plena, de la vigencia de los artículos del Código de comercio que no se oponían a la ley, como sería el caso.

La falta de regulación de las instituciones que se citaron anteriormente, o sea la no regulación sobre nulidad del seguro, el procedimiento de liquidación de las averías gruesas y las particulares, desgraciadamente son omisiones del legislador.

Sostener la primera tesis o sea la derogación de sólo las normas que se opongan a la ley marítima traería repercusiones que llevarían a situaciones extraordinariamente complicadas, pues el análisis de un asunto determinado presupondría un estudio, el que en la mayoría de los casos debían llevarse a cabo por una maritimista, para llegar a la conclusión de cuál sería el marco legal de una institución. En estas condiciones fácilmente se puede dar cuenta de lo complicado que resultaría fijar los diferentes marcos legales en esta rama del derecho, la que requiere, por otra parte, una enorme celeridad en su aplicación. Además, la asesoría significaría agregar un costo importante a los interesados en el tráfico marítimo.

4. REGISTRO PÚBLICO MARÍTIMO NACIONAL

Este registro sustituye al Registro de Comercio, aunque todavía aparece como obligatorio el registro en el mismo, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 21, fracción XVI, XVII y XVIII, en relación con el 25 del Código de comercio. En materia de derechos de inscripción la Ley de Hacienda del Departamento del Distrito Federal, en el artículo 692, fracción II, considera los derechos de inscripción, de documentos, resoluciones judiciales o administrativas relacionados con la propiedad o posesión de buques.

Sobre esta materia se considera que debe manejarse la oposición del Código de comercio a lo establecido en la Ley de Navegación y por lo tan-

to, son de considerarse derogados los artículos antes citados, de conformidad con el artículo 2º transitorio de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

En el capítulo IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se establece el Registro Público Marítimo Nacional, en dos artículos el 96 y el 97.

El artículo 96 establece los casos en que deberán inscribirse en el citado registro los actos y documentos que lista y en el 97 la organización administrativa del citado registro.

Hay que hacer notar que ninguno de los dos artículos se refiere al efecto jurídico de la inscripción en el registro y las consecuencias de su falta, es decir, como en el derecho común en que se dispone que los actos no inscritos en el registro respectivo no surten efectos contra terceros. Esta situación determina, que el Registro Naval, venga a ser actualmente, una especie de registro estadístico.

No creemos que la situación anterior cambie con lo dispuesto en el artículo 4º del Reglamento del Registro Marítimo Público Nacional, en que dispone, como efecto, el que los actos y documentos inscritos pueden oponerse a terceros, ya que esta norma rebasa el ámbito que puede corresponder a un reglamento y su alcance podría ser impugnado.

Las diferencias anteriores deberán ser superadas en una reforma a la Ley de Navegación de Comercio Marítimo, para que en ella se fijen las consecuencias de la no inscripción y quitar toda referencia a la Ley Mercantil, de actos y documentos marítimos que deban ser registrados en el Registro Público Marítimo Nacional.

5. NECESIDAD DE UN REENVÍO A LA LEGISLACIÓN COMÚN

Una parte importante de la reforma sería incorporar a la nueva legislación del derecho marítimo la referencia expresa a la aplicación de la legislación común, ya que en algunas instituciones del mismo, piénsese en la hipoteca, el arrendamiento del buque, etcétera, la regulación marítima está presuponiendo, en su base, una institución del derecho común y que ella, es decir la parte marítima, sólo pone lo especial de la misma, como consecuencia de su carácter; es por esto que hay que incorporar la referencia a la ley común en el Código, no como una simple supletoriedad, sino como una necesaria aplicación de esas normas en lo que sean compatibles con una determinada institución marítima.

Como consecuencia de la autonomía de este derecho, en relación con el derecho mercantil se ha tenido que abarcar, hasta ahora, previamente rubros generales de la materia, pero es necesario, ahora, considerar aspectos de posible reforma en la parte obligacional marítima.

6. EMPRESARIO MARÍTIMO

Como una consecuencia de la autonomía del derecho marítimo resulta que el naviero no es comerciante y no le es aplicable por lo mismo la legislación mercantil. Esto significa que habrá que establecer los requisitos a cubrir por éste, así como las posibles prohibiciones e incompatibilidades para realizar las actividades correspondientes al tráfico marítimo.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos hace referencia a la existencia de sociedades navieras, sin indicar las características de las mismas y sólo se supone que se trata del naviero, persona moral. De ser este el caso ocurriría que cuando el naviero como persona moral se constituye en una sociedad mercantil tendría, actualmente, que duplicar su registro: uno en el Registro de Comercio como todas las sociedades mercantiles y otro en el Registro Público Marítimo Nacional, lo que significaría el pago de dos derechos de inscripción. Esto mismo sería aplicable, en principio, para las reformas de sus estatutos, debiendo apuntar a los altos costos de los derechos de inscripción.

Si no es comerciante el naviero, tanto persona física como persona moral no quedarían sujetos a la Ley de Quiebra y Suspensión de Pagos, aun cuando tratándose de persona moral la figura comercial de la sociedad podrían serle aplicables las normas de la ley antes citada.

En este aspecto también será necesario establecer un capítulo de obligaciones del naviero semejante a las de los comerciantes.

7. COPROPIEDAD

La copropiedad de buques se contempla por la legislación actual sólo en su fase que podríamos denominar estática; sería conveniente reformar la ley para permitir que la misma pudiera actuar en las operaciones correspondientes al tráfico marítimo.

8. CRÉDITO NAVAL

No resulta ocioso destacar la enorme importancia que para el tráfico marítimo representa el crédito y sus formas de obtenerlo. Una forma especializada de crédito la constituye la hipoteca naval.

En esta materia la reglamentación legal vigente no es del todo feliz, para facilitar el crédito naval. La hipoteca naval antes de diciembre de 1982, en que se reformó la Ley, era uno de los privilegios marítimos y ocupaba el 7º lugar en la graduación de los mismos.

Con motivo de la reforma se le pasa prácticamente a lo que sería un 8º lugar, aclarando que ahora ya no se trata de un crédito privilegiado, sino como la misma Ley dispone, se trata de un crédito con garantía real.

En esta materia habrá que considerar la diferente situación legal en que se encuentran las hipotecas sobre buques nacionales. Un primer caso será cuando la embarcación nacional se hipoteca y la única navegación que puede realizar la misma es entre puertos nacionales, o sea que en un supuesto caso de incumplimiento, serían los tribunales nacionales los competentes para conocer del juicio hipotecario y estando ésta debidamente constituida y registrada tendría que aceptar la existencia de este gravamen.

No ocurre lo mismo tratándose de embarcaciones nacionales, que realizan navegación de altura, tocando puertos extranjeros, en que en algún caso de incumplimiento los tribunales extranjeros pudieran no aceptar la existencia de la hipoteca y con ello privar al acreedor del derecho de ejercer el gravamen respectivo. Por lo demás si las autoridades extranjeras no están ligadas a aceptar la hipoteca del barco, eventualmente, podría venderse en el extranjero, sin respetar el gravamen hipotecario. Precisamente **para evitar estos problemas en materia internacional** existen convenciones entre los países, en que, bajo ciertas condiciones, los tribunales extranjeros reconocen la existencia de hipotecas celebradas en el país de la bandera de un buque; estas convenciones son la Convención internacional para la unificación de ciertas reglas relativas a los privilegios e hipotecas marítimas de 1926 y la segunda de 1967, en que la hipoteca se coloca en el sexto lugar de los créditos privilegiados. Tales convenciones no han sido ratificadas por México y con ello se da la indefinición sobre el posible ejercicio del gravamen real que lleva la hipoteca, cuando la causa o la venta, se llevan a cabo en el extranjero.

En la legislación vigente encontramos, además, serios problemas por los que la hipoteca no cumple su función que le corresponde en el crédito marítimo. No se da en la ley un marco obligacional de la misma a diferencia de lo que ocurre en otros derechos, probablemente porque se presupone la aplicación del derecho común, sin tener que fundar jurídicamente tal presunción.

En otros países como en España hay una ley sobre la hipoteca marítima o bien en otros, en su Código de comercio, se regula la institución como en Panamá. Tal situación implica para nosotros que nuestra Ley debe contener respecto al contrato de crédito hipotecario, una regulación más amplia de la institución.

En segundo lugar, nuestra legislación establece la posibilidad de que el gravamen hipotecario ocupe el primer lugar en relación con otras hipotecas y privilegios marítimos, siempre que se otorgue fianza por el acreedor hipotecario u otra garantía, en el caso de existir créditos privilegiados: garantía que debe inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional, con la autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de Hacienda y Crédito Público y de Trabajo y Previsión Social. Esta triple autorización presupone un tiempo largo para contar con ella, sin que se tome en cuenta la necesidad que el uso del crédito requiere, casi siempre, ser inmediato. Por lo demás, los créditos privilegiados pueden crecer con el tiempo y ello podría significar que la fianza se debería estar poniendo casi al día, situación también muy difícil de realizar. Por otra parte, hay que tener en cuenta que el otorgamiento de una fianza, tiene un costo, el que recargaría los gastos financieros de la hipoteca, con lo que la posibilidad de estar en primer lugar resultaría materialmente difícil de realizarse.

Finalmente, cuando se fijan las consecuencias del incumplimiento de una hipoteca es cuando se da una solución carente de contenido jurídico y práctico. En efecto, el incumplimiento por parte del deudor trae consigo que se haga efectiva la fianza que tomó el propio acreedor hipotecario y por la cual resulta un obligado; como consecuencia de ello, la referencia a esa garantía de la operación no le aprovecha y además, se le agrega el absurdo de que también, como una consecuencia del incumplimiento, se produzca la dimisión de la bandera, en que por definición, sólo ocurre cuando falta un presupuesto para mantener la nacionalidad de la embarcación, lo cual no es obviamente el caso.

9. ARRENDAMIENTO DEL BUQUE

En el arrendamiento de la nave falta en la regulación legal establecer las obligaciones del propietario arrendador, destacando la navegabilidad de la nave y su responsabilidad por ella. La obligación del naviero arrendatario de usarla de acuerdo con sus características y en darle el empleo convenido, así como la prescripción de las acciones nacidas con motivo de este contrato.

Convendría también incluir, en la reforma, a una figura cuyo uso se ha extendido, desde hace ya bastante tiempo y que lo constituye el *time charter*, el que no se regula en nuestro derecho no obstante que en la época en que se dictó, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, era una figura contractual de utilización de la nave muy usada, como en la actualidad.

La forma actual en que se maneja este contrato es a través de la firma de los formularios redactados normalmente en lengua extranjera.

10. FLETAMENTO

Respecto a la figura del fletamento por entero o por compartimiento, el marco contractual es muy corto, reducido sólo a tres situaciones: lugar de entrega de la mercancía, el que, salvo pacto contrario, será en las bodegas del buque; la responsabilidad del naviero por inexacta declaración del cupo del buque y la regulación sobre las estadías y sobrestadías, régimen que deberá ser revisado.

Faltan definiciones legales respecto a aspectos importantes de tal contrato, tales como forma del mismo, obligaciones del fletante, obligaciones del fletador, pago del flete, subfletamento, entre otras materias.

En esta difícil e importante materia que corresponde a los contratos de utilización del buque, en la letra de C) del rubro general de "Fletamento", de la Ley de Navegación de Comercio Marítimos, titulado "Del transporte de cosas en general", se trata de una materia que se considera de especial importancia, que es la responsabilidad del porteador marítimo.

Visto el transporte, desde un punto de vista de competencia internacional, se comprenderá la lucha para obtener carga para transportar. Resulta obvio que condiciones más onerosas en la operación de las navieras nacionales, harán más difícil esa competencia con el armamento mundial. Ahora bien, la materia de la responsabilidad legal del porteador marítimo se presenta en nuestra legislación a través de un marco de responsabilidad que pudiéramos designar como de tipo nacional; pero que resulta bastante agravado al que tienen otros países que se han adherido a la Convención internacional para la unificación en ciertas reglas en materia de conocimiento, firmada en Bruselas, en 1924 y el Protocolo de reformas de esa misma Convención, firmado en la citada ciudad en 1968.

Para comprobar nuestra apreciación, se pasará enseguida a efectuar la comparación, entre el régimen de la Convención de Bruselas, al que se ha adherido casi la totalidad del armamento mundial y el régimen de responsabilidad del porteador marítimo nacional.

En esta materia hay que hacer resaltar que el régimen de responsabilidad del porteador en nuestro derecho, no permite su modificación en lo que se refiere a reducción del marco de responsabilidad fijado por el Código. Se trata de una materia de orden público y sólo es posible una reducción proporcional de la indemnización, cuando el porteador ofrezca una tarifa especial con fletes más bajos, pudiendo el cargador optar por cualquiera de ellas.

Con relación al tiempo en que el porteador es responsable de la carga no se limita la duración de dicha responsabilidad como en la Convención, en que el tiempo de responsabilidad se divide en tres periodos y el intermediario se limita, desde que se entregan las mercancías al costado del buque, hasta su entrega en el mismo sitio, gozando durante ese periodo de un marco reducido de responsabilidad. En nuestro derecho, no hay lugar para distinguir diversos periodos de responsabilidad y la misma empieza desde que las cosas se entregan para su embarque, hasta su entrega en los términos pactados o usuales en el puerto de destino.

Conforme a la Convención, el porteador está obligado a ejercer una diligencia razonable antes y al principio del viaje para poner al buque en estado de navegabilidad, convenientemente armado y equipado, así como a poner en buen estado las bodegas, cámaras frías y otras partes del buque. En México, la responsabilidad por daños a la carga por vicios ocultos que alteren la navegabilidad del buque, sólo se aplica cuando el porteador ha puesto la diligencia ordinaria para descubrirlos; pero no se dice nada si la misma debe mantenerse exclusivamente a la partida o debe desarrollarse durante todo el viaje, la que sería la interpretación correcta en nuestro derecho.

De acuerdo a la Convención, el porteador no tiene responsabilidad cuando los daños o averías se deban a faltas náuticas cometidas por la tripulación. Este régimen también fue aplicable entre nosotros, ya que el artículo 175 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en su redacción original establecía dicha excepción a la responsabilidad del porteador; pero fue modificado en 1964 y actualmente no existe tal caso de exclusión de responsabilidad del porteador, el cual no sólo responde de sus propios actos u omisiones, sino también de los actos del capitán y tripulación, así como de sus empleados o agentes terrestres.

Un defecto de nuestra ley, en esta materia, lo constituye el no considerar como causa de exoneración de la responsabilidad del porteador, cuando se realiza un cambio de ruta para salvar vidas humanas.

En el caso de mercancías peligrosas explosivas o inflamables tampoco es acertada nuestra ley, en relación con la convención, ya que esta última permite, en protección de la realización del viaje respectivo, así como para la seguridad de la navegación que aún cuando las mercancías hayan sido declaradas por el cargador en su especial naturaleza, el capitán, si constituyen peligro para la expedición, puede hacerlas inofensivas o destruirlas sin responsabilidad; en cambio, en nuestra Ley, aun cuando las mercancías se embarquen sin conocimiento del capitán, el resultado de tal hecho se reduce a una simple inversión en la carga de la prueba y las medidas a adoptar por el capitán, en caso de que dichas mercancías se hicieran peligrosas, se reduce a descargarlas o depositarlas a disposición del cargador, en el lugar que estime conveniente.

El régimen de responsabilidad del porteador nacional no está sujeto, como en la convención, a que los principios de la misma no se aplican al cabotaje. Aquí se aplica el mismo régimen tanto en materia nacional, como internacional.

Tampoco se exceptúa en México la responsabilidad del porteador en el transporte de animales vivos, situación que si se da en el régimen de la Convención.

Se han expuesto diferencias entre la Convención y la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, sin embargo, se ha dejado, para el final, lo que se estima una diferencia que reviste especial importancia en esta materia, en lo que se refiere en la posición de nuestros navieros, en relación con la competencia mundial. Esta diferencia fundamental corresponde a los límites de indemnización por los daños, pérdidas o retrasos ocurridos en las mercancías transportadas. El porteador, en caso de pérdidas o daños debe indemnizar al que tiene derecho a recibir la mercancía con el precio de las mercancías, en el lugar y tiempo que debieron entregarse, o sea, que esta responsabilidad comprende la obligación de pagar de acuerdo con el valor de la mercancía en el lugar y día señalado para la entrega, a lo que se le agregaría una indemnización por los perjuicios que se causaron; de esta manera el porteador nacional no sólo paga el daño, sin ningún límite, sino que debe también pagar los perjuicios.

Frente a esta ilimitada responsabilidad, el porteador internacional sólo paga los daños, pero aun con relación a éstos, a menos que haya declaración de valor, paga sólo una suma máxima por bultos o kilogramos de las mercancías y con ello termina su responsabilidad. De acuerdo con el Protocolo de Bruselas, paga como máximo 10,000 francos por bulto o unidad

o 30 francos por kilo bruto de las mercancías perdidas o dañadas, cualquiera que sea la más alta.*

Sólo en una materia de esta responsabilidad se estima que es favorable el régimen al porteador mexicano y consiste en que se reduce el tiempo de ejercicio de las acciones respectivas, ya que prescriben a los seis meses y no en un año como ocurre en la Convención.

Sobre este régimen hay que hacer notar que existe un proyecto de Convención sobre el transporte de mercancías por mar que fue preparado por UNCITRAL y aprobado, con algunas modificaciones, el 31 de marzo de 1978, por la Conferencia de las Naciones Unidas, convocada en Hamburgo, en la que se recomienda que la misma sea designada como Reglas de Hamburgo, en las que se establece un nuevo marco de responsabilidad del porteador marítimo.

11. CONTRATO DE TRANSPORTE DE PERSONAS

En el contrato de transporte de personas, habrá que establecer expresamente la obligación de navegabilidad del buque que realiza esa clase de tráfico, ya que esta obligación sólo parece referirse al transporte de carga, como lo establece el artículo 158 de la Ley de Navegación de Comercio Marítimo.

Por lo que respecta al contrato de pasaje, se estima que los límites de responsabilidad que fija nuestra ley deben ser revisados y puestos de acuerdo también con convenciones internacionales sobre la responsabilidad de transportistas en cuanto a lesiones al pasajero, así como respecto a la responsabilidad por el equipaje del mismo.

12. CONTRATO DE REMOLQUE

Un contrato de utilización del buque que no recibe reglamentación legal lo constituye el contrato de remolque, el que ahora sólo está regulado por normas de derecho administrativo, como el Reglamento para el servicio del remolque en aguas y puertos nacionales, del 25 de julio de 1952; por ello deberá incorporarse el mismo a los contratos de utilización de la nave, fijando su contenido obligacional.

* Un franco significa una unidad consistente de 65.5 miligramos de oro de una ley de 900.

13. SEGURO MARÍTIMO

Ahora pasaremos a considerar cómo se presentaba el seguro marítimo antes de la aparición del Código de la Navegación y de Comercio Marítimos. El contrato de Seguro Marítimo se regulaba en el capítulo VIII, del libro tercero del Código de comercio de 1889, en 68 artículos. En este Código se podría considerar que se daba la regulación, prácticamente completa, sobre el seguro marítimo. Aparece la Ley del Contrato del Seguro de 1935, la que en su artículo 3º, establecía lo que podía significar un enriquecimiento en el marco legal anterior, ya que si bien disponía que el seguro marítimo se regía por las disposiciones del Código de Comercio, admitía que también esa ley sería aplicable, en lo que fuera compatible, con el Código de comercio.

Corresponde, a continuación exponer la regulación del seguro de acuerdo a la Ley vigente.

Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de equipaje de pasajeros por mar de 1967.

Convención Internacional para la unificación de ciertas reglas en materia de transporte de pasajeros por mar, firmada en Bruselas.

Las dos pólizas principales de seguro de cascos y de facultades, que en la actualidad se usan, fueron aprobadas por la Comisión Nacional de seguros de 1957 y en 1955, respectivamente. Por la época en que fueron dictadas se encuentran todavía citas al Código de comercio, ahora derogadas.

El legislador mexicano en la materia correspondiente al seguro marítimo se inspiró, como en otras materias, en el Código de la navegación italiano; sin embargo, no siguió el modelo en todas sus consecuencias; en efecto, el Código de la navegación regula el seguro contra los riesgos de la navegación marítima, sólo en los aspectos particulares que requiere una solución diferente a los del seguro general y le son aplicables al seguro marítimo las condiciones generales del seguro que se encuentran en el "Código civil". Entre nosotros, el sistema no es completo como en su modelo, pues no existe un reenvío a las normas de la Ley del Contrato de Seguro, y ni siquiera se da la posibilidad de verlas como fuente supletoria, por las condiciones que ya se expresaron anteriormente, respecto a esas fuentes. De considerar la autonomía de esta rama de derecho, en relación con la no existencia de normas supletorias en la Ley de Navegación de Comercio Marítimos, se reduce, en cierto modo, a las normas contenidas en esta ley; pero éstas a su vez representan todo el régimen aplicable a dicho seguro. En estas condiciones, quedarían sin reglamentar, materias tan importantes como obligaciones del asegurado, declaraciones inexactas del mismo, pago de primas,

agravación de los riesgos, la suspensión y nulidad del seguro, la definición precisa sobre el modo de liquidación del seguro a través del abandono de las cosas aseguradas y precisar, si el mismo, ya no se puede utilizar para el buque y la prescripción de las acciones derivadas del contrato de seguro, entre otras materias.

No se comprenden, por otra parte, los seguros sobre el flete, la baratería y otros casos de seguros de responsabilidad, los que actualmente son cubiertos a través de pólizas o endosos especiales de inspiración inglesa.

14. CONCLUSIÓN

Dos consideraciones hace Rodrigo Uría en un artículo titulado "En torno a la reforma de la legislación marítima", publicado en *Estudios jurídicos en homenaje a Joaquín Garrigues* y que los considera aplicables a nuestro estudio y por eso hago referencia a ellos.

La primera es que en una futura reforma de las leyes marítimas habría que separarse de las influencias del derecho civil y del mismo mercantil, para alcanzar en lo posible la maritimidad de las bases que han de servir a la futura legislación. La segunda se refiere a la necesidad de contar, previamente a los proyectos legislativos, con los estudios doctrinales que fundamenten la reforma. No se debe caer en el vicio de improvisación, ya que si bien hay modelos extranjeros fácilmente objeto de copia, los mismos sólo serán válidos en cuanto a la experiencia que ellos aportan. Hay que seguir el ejemplo de países que han llevado a cabo la reforma de manera escrupulosa, fundándose en serias investigaciones de expertos y preparados maritimistas.