

Capítulo segundo

SER Y PÉRDIDA DEL SER: LA ONTOLOGÍA DEL BUQUE Y SUS EFECTOS JURÍDICOS

I. Aproximación y teoría de la personificación del buque . . .	69
II. Botadura del buque	71
III. Elementos de individualización del buque	77
1. Aproximación	77
2. Elementos de individualización en el derecho comparado	78
3. Fuentes históricas en el derecho mexicano	80
4. Los elementos individualizadores en el derecho de la na- vegación vigente: Ley de Navegación de 1994	81
A. Nombre	82
B. Matrícula	83
C. Puerto de matrícula	86
D. Nacionalidad	87
E. Señal distintiva	87
F. Unidades de arqueo bruto (registro de tonelaje) . . .	88
IV. Clasificación de buques. Sociedades de clasificación . . .	92
1. Clasificación de buques	92
2. Sociedades de clasificación	96
A. Nociones generales	96
B. Responsabilidad	99
C. Sociedades y Asociación Internacional de Sociedades	103
V. Inspección naval	103
VI. Documentación del buque	107
1. Aproximación	107
2. Derecho comparado	108
A. Inglaterra	108
B. Italia	109
C. Argentina	110
3. Derecho nacional	112
A. Ordenanzas de Bilbao	112
B. Códigos de Comercio (1854, 1884 y 1889)	112
C. Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 .	113
D. Ley de Navegación de 1994	114
VII. Baja y cancelación de matrícula	118
1. Aproximación	118
2. Sistema italiano	118
3. Sistema argentino	119
4. Sistema mexicano	120
VIII. Desguace y pérdida del buque	124
1. Aproximación	124
2. Desguace	124
A. Derecho italiano	124
B. Derecho argentino	126
C. Derecho mexicano	127
3. Pérdida del buque	128

Capítulo segundo

SER Y PÉRDIDA DEL SER: LA ONTOLOGÍA DEL BUQUE Y SUS EFECTOS JURÍDICOS

I. APROXIMACIÓN Y TEORÍA DE LA PERSONIFICACIÓN DEL BUQUE¹⁸⁰

El título de nuestro capítulo puede parecer extraño; sin embargo, el *ser* es lo menos extraño que hay para una cosa, más aún es lo más intrínseco a ella. El buque no es menos que una cosa, por ello cuenta también con un *ser*.

En efecto, si la filosofía estudia los últimos principios de las cosas, hay en ella un sector, una parte que estudia los seres en su aspecto más general, bajo los aspectos más abstractos, más comunes. Así pues, se ocupa de los seres todos, de los cuerpos, por ejemplo, pero no en cuanto cuerpos; de los seres vivos, pero no en cuanto vivos, sino que se ocupa de todos ellos en su máxima abstracción en cuanto es posible al entendimiento humano. Dicha parte es la ontología (ciencia filosófica del ente, esto es: del ser).¹⁸¹

Lo primero que el intelecto aprehende en las cosas —explica el filósofo Salomón Rahaim— es “*el ser de las cosas*”. A partir de ello, trata el hombre de averiguar ese, su *ser* de cosas. Y ello en dos distintos sentidos: se puede averiguar su *ser*, es decir su *existir*, y luego, penetrando más en su entraña y prescindiendo aun de su mismo existir, internarse en su ser es decir, en lo que la cosa es, y más todavía en “*el ser cosa*”, no ésta o la otra, no el existir de tal modo, sino en el mismo “ser cosa”, ser “algo”.¹⁸²

¹⁸⁰ Advertencia: como se expone a lo largo de este capítulo, así como en diversos apartados de otros similares de esta obra, el buque no puede ni debe ser considerado como un *sujeto* de derechos y obligaciones según mantenía la antigua teoría de la personificación ya separada. Es por ello que el lector deberá ubicar nuestro análisis sobre el ser y la pérdida del ser de las embarcaciones en el sentido de determinar la necesidad práctica de establecer desde cuándo le será aplicable a las embarcaciones la legislación marítima.

¹⁸¹ Rahaim, Salomón, *op. cit.*, p. 137.

¹⁸² *Ibidem*. El último de los sentidos expuestos es el mayor grado de abstracción posible. El primero se da en las ciencias físicas (prescinde de tal o tal individuo); el segundo se da en las

Es evidente que nuestro estudio no pretende llegar al aspecto último y más íntimo del “ser” del derecho de la navegación, pero sí algo más modesto: intentar alcanzar el sentido penúltimo del existir de la cosa que venimos analizando: el buque.

Por tal motivo, destinamos este apartado a comentar cuándo es que un buque llega a existir físicamente, cuándo su existencia física adquiere relevancia para el mundo del derecho, y cómo este último regula su existencia físico-jurídica. Finalmente, vislumbraremos algunos aspectos y consecuencias de la pérdida del ser físico y, por ende, jurídico de nuestro objeto de investigación.

No es casual que algunas de las voces más autorizadas de la doctrina europea del derecho marítimo hayan formulado una metáfora a partir de las similitudes del buque, en relación a la persona.¹⁸³ Tal vez, es ésta una de las peculiaridades más interesantes de la teoría general sobre el buque: su posibilidad de ser comparado con las capacidades ya de goce ya de ejercicio que una persona tiene,¹⁸⁴ lo cual excita la imaginación del jurista en la construcción del edificio metafórico.

Así, cuando los materiales, bienes muebles simples por naturaleza,¹⁸⁵ están reunidos y el buque ha tomado, luego de un proceso de construcción apropiada, forma, nace un bien mueble compuesto,¹⁸⁶ que

ciencias matemáticas (prescinde de todos menos de la cantidad); el tercero en las ciencias metafísicas (ya sea general o especiales, como la cosmología y la psicología, y va a la esencia misma de “cosa” o de ciertos reinos de cosas).

¹⁸³ En ese sentido por ejemplo: Ripert, Georges, *op. cit.*, pp. 35 y ss.; Rodiere, René, *op. cit.*, p. 30; Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 975 y ss. (En adelante, al citar al maestro italiano Giorgio Righetti, atenderemos únicamente al número de página global de su obra; esto es no a la parte y tomo específico).

¹⁸⁴ Righetti concibe con naturalidad esta construcción metafórica: “*Si è visto sopra come lo stesso fenomeno per cui la nave è stata oggetto di una costante, ormai tradizionale, elaborazione di dati soggettivi per l’individuazione da parte dell’uomo, portando altresì a tentativi di personalizzazione giuridica, rifiutati sul piano della costruzione dottrinale, ha determinato un’usuale trasposizione metaforica dell’individualità della nave sul piano logico*”. Es —continúa el maestro— algunas veces, por mera comodidad de expresión sobre el terreno sistemático (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 975).

¹⁸⁵ Recordemos nuestros conceptos latinos: Cosa simple es la cosa unitaria, la que perciben los sentidos como singularidad, independientemente de los elementos que la integran (*corpora, quae uno spiritu continentur*) D. 41, 3.30.

¹⁸⁶ Aunque ya en su debido momento hemos ahondado en los dos distintos sentidos que determinan la naturaleza del buque: uno como universalidad de hecho (sentido económico) y el otro como bien compuesto (estructura física), recordemos aquí que cosa compuesta es la formada por la unión física y coherente de cosas simples, sean o no de la misma naturaleza (*corpora ex congentibus o ex cohaerentibus*). Así, la cosa compuesta no pierde su individualidad aunque se renueven todas sus partes constitutivas (D. 5, 1.76); por ello el que al buque le sean removida y reinstalada

no tiene los mismos caracteres de las cosas que sirvieron para su construcción.

El buque¹⁸⁷ tiene como los seres humanos un nombre¹⁸⁸ que lo designa, pertenece a una clase social,¹⁸⁹ ya que se distingue de otros similares pero dedicados a otra actividad: recreo, comercio, defensa, etcétera. Tiene también un domicilio: el puerto de matriculación donde se conservan los certificados que le conciernen. Tiene una nacionalidad: es mexicano o extranjero.¹⁹⁰ Como dice Georges Ripert, se le puede poner en pleito o él mismo puede litigar, pues en las causas marítimas el capitán¹⁹¹ lo personifica.¹⁹²

Finalmente, al llegar a viejo o inútil para cumplir su destino navegatorio, muere para el mundo del derecho, es así, desmantelado... y, —quién sabe— tal vez para “renacer” con algunas de sus cosas simples, en otro buque que esté siendo construido.

II. BOTADURA DEL BUQUE

Si el ser físico del buque, esto es, el constituir por sí mismo una cosa compuesta conformada por la unión física y coherente de cosas simples, es determinante de consecuencias de derecho, será necesario entonces primero hacer alguna alusión a ese “periodo de gestación física” del buque, situación que termina con su “nacimiento”,¹⁹³ que en términos na-

su maquinaria, o el que sufra reparaciones mayores de su casco, no lo hacen dejar de ser buque, precisamente por su carácter esencial de cosa compuesta.

187 Resulta interesante también, como en la lengua inglesa, el buque es caracterizado de modo femenino. En efecto, el concepto “*the vessel*”, cuenta con atributo femenino; esto incluso se confirma con la denominación de *ship's husband*, al referirse al armador-gerente.

188 Cfr. con art. 67, Ley de Navegación.

189 En ese sentido específico la doctrina francesa, por ejemplo Rodiere: “...*Il est d'une certaine classe sociale, car on distingue les navires de plaisance de ceux qui sont consacrés au commerce ou à la défense du pays...*” (Rodiére, René, *op. cit.*, p. 31).

190 Cfr. con art. 90., Ley de Navegación.

191 Cfr. con art. 24, Ley de Navegación.

192 Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 36. Evidentemente, la tesis de la personificación del buque como tal, ha sido ampliamente superada por criterios más objetivos, que sin embargo conserven el respeto a la importancia de los particularismos y rasgos de la tradicional abstracción.

193 Con elocuencia y precisión formula Righetti la metáfora del nacimiento del hombre y la botadura del buque: “*Come se al concepimento, gravidanza e parto, che caratterizzano la nascita umana, corrispondessero davvero l'impostazione, la costruzione sullo scalo e il varo della nave*” (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 977).

vales es conocido como la botadura,¹⁹⁴ con lo que puede, al menos físicamente actualizar su destino fundamental: navegar.

La historia de la ingeniería naval es apasionante: es la historia de la lucha del intelecto humano y la nobleza de los materiales de la naturaleza por lograr hacer de los océanos puentes y no abismos entre los pueblos. El objeto de nuestro apartado no es profundizar en los descubrimientos, en los principios físicos, en la utilización de distintos materiales y técnicas de construcción naval; en fin, en las perspectivas que le deparan al mundo de la navegación marítima. No, nuestro propósito es en mucho más modesto: comentaremos ese periodo de gestación que terminará con el parto del buque desde los diques de un astillero: la botadura.¹⁹⁵

A través de los siglos, no sólo las embarcaciones, sino también los métodos de construirlas han cambiado, así pues no es extraño encontrar en la historia poblaciones dedicadas de lleno a la construcción naval. En la antigüedad, los vikingos desarrollaron con talento esta ingeniería, a partir de ellos, en general y tal vez hasta los años setenta de nuestro siglo los países nórdicos, en particular Suecia, lograron un avance importante en la materia. En nuestros días, las grandes emporios de astilleros han mudado de nacionalidad: algunos de los más relevantes y tecnificados se encuentran entre los japoneses y los sudcoreanos.¹⁹⁶

Uno de los ejemplos occidentales que bien podríamos utilizar para escenificar el proceso de construcción del buque, es el de Arendal, astillero cercano al puerto de Goteborg, Suecia. Lo original de este astillero

¹⁹⁴ Giorgio Righetti muestra también su preocupación de caracterizar algunos aspectos físicos del periodo previo al “ser” del buque como ente individual, considera igualmente a la botadura de la nave como el nacimiento de una nueva cosa físico-jurídica. Veamos: “*Richiamando quanto già sopra esposto e rimandando per quant’altro concerne più organicamente la costruzione di nave ... , sarà sufficiente qui puntualizzare come la nave può ... divenire tale col varo, cioè al momento in cui essa, o per effetto di un particolare procedimento tradizionale (sorpasato ormai dall’evoluzione dei processi tecnici) sfruttante e frenante l’effetto della forza di gravità del suo corpo su di un piano inclinato, o per effetto del più moderno (globale, o per sezioni staccate soggette a ricomposizione e saldatura) processo di allagamento del bacino di costruzione, entra in contatto con l’elemento acqueo, incomincia a galleggiare...*” (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 976 y ss.).

¹⁹⁵ El texto que nos ha sido de mayor utilidad para comprender no sólo algunos principios físicos de hidráulica y diseño naval, sino para tener una idea un poco menos vaga de la gestación (diseño y construcción de un buque), es: Lewis & O’Brien, Barcos, México, Colección Científica de Time-Life, Time Incorporated U.S.A., 1981. De igual forma nos han sido de utilidad un par de textos más: Sauerbier, Charles, *Marine Cargo Operations*, New York, John Wiley & Sons, 1956. Asimismo: Longley, Henry; *Common Carriage of Cargo*, New York, Matthew Bender, 1977. *Advertencia*: en todo caso, para el análisis de los aspectos jurídicos del *contrato de construcción de embarcaciones* remitimos al capítulo relativo en esta misma obra.

¹⁹⁶ Lewis & O’Brien, *op. cit.*, p. 16.

ha sido, en la historia de la construcción naval, no sólo su productividad y eficiencia, sino también el haber adoptado, a través de su director, Nils Svensson, la técnica de la línea de montaje automovilística a la construcción naval.¹⁹⁷

En ese astillero, antes de que cualquier máquina se pusiera en movimiento, se calculaba la función de los componentes, desde la primera plancha hasta la última lata de pintura. Los planos, de un nuevo diseño, necesitaban cerca de 70,000 horas-hombre. De tal pila de planos a cual más de detallados, partían las instrucciones que movían las pesadas planchas de acero a través de las alineadoras automáticas y de las máquinas de limpiar y pintar por aspersión. En seguida, el metal pasaba al taller de planchas en que cada pieza era marcada con símbolos en clave que indicaban cómo había de ser cortada, doblada o soldada; con ello, los componentes (digamos nosotros cosas simples a integrar la compuesta), estaban listos para ordenarse y ser ensamblados en el buque.¹⁹⁸

En la búsqueda de rapidez y simplicidad, los arquitectos de Arendal producían barcos con el mayor número posible de superficies planas, lo cual permitía que se les procesase rápidamente en la línea de montaje. Sin embargo, era inevitable toparse con la necesidad de contar con planchas curvas, sobre todo para proa y popa; de modo que cada hoja de acero, debía ser conformada por separado, dándose así, los ángulos y formas suficientes.¹⁹⁹

Ya en el periodo de armado de la embarcación, dentro de los enormes talleres de ensamblado, y con la utilización de de grúas de cerca de 30 metros de altura, se formaban secciones que en conjunto daban por resultado, el casco del buque. Construida la popa primero, la nave, que descansaba sobre unos rieles horizontales, era empujada hacia afuera del taller, mediante cinco pistones hidráulicos a medida que se le añadían nuevas secciones. Así, mientras que adentro las cuadrillas de técnicos instalaban nuevas secciones al casco, sus similares de fuera instalaban con grúas móviles, de 60 metros de altura, los motores y la superestructura del buque.²⁰⁰

197 Nils Svensson, fue el director gerente de Gotaverken, empresa constructora sucua propietaria de Arendal.

198 Lewis & O'Brien, *op. cit.*, p. 20. Resulta impresionante la cantidad de planos —alrededor de 600— que el equipo de proyectistas de un astillero como Arendal, requerían para dar paso propiamente a la etapa de construcción del buque.

199 *Idem*, pp. 23-26.

200 *Idem*, pp. 25-29.

Pues bien, luego de que la embarcación ha sido debidamente construida estructuralmente y equipada con la maquinaria e instrumentos que le permitirán realizar su destino navegatorio, se encuentra ya prácticamente lista para su contacto con el medio acuático. El trabajo, la prudencia y la técnica son tal vez algunos de los elementos que permiten que un proyecto de esas dimensiones, llegue a buen fin.²⁰¹ Ahora bien, el hecho de que la botadura sea tanto un suceso físico como iusadministrativo que delimita la iniciación del buque en la navegación, o cuando menos la condiciona, en cuanto a su aptitud hacia ella, no significa que el buque no sea ya tal.

Por otro lado, como al *nasciturus*²⁰² del derecho romano —por supuesto, con la insalvable excepción de que por más que la especulación académica personifique al buque, este jamás adquiere los caracteres de un ser humano del derecho civil—, los sistemas del derecho de la navegación y del derecho común en general, atribuyen ya un determinado carácter al buque que, en sentido estricto no es todavía buque.

Así, por ejemplo, uno de los modos de adquirir la propiedad del buque, es —como luego veremos— el de la celebración de un contrato de construcción, en los términos de nuestra Ley de Navegación (artículo 69, fracción I). Asimismo, es factible, según nuestra legislación, constituir hipoteca de una embarcación en proceso de construcción (artículo 90).²⁰³ Tampoco sería impedimento el que los bienes y derechos respecto de la construcción puedan ser embargados, a pesar de no existir todavía el bien compuesto futuro: el buque.

De esta forma, el derecho común, el derecho administrativo y el de la navegación han conferido un régimen particular a las embarcaciones en proceso de construcción. El fundamento, además del interés de la sociedad en la salvaguarda de la navegación —como ya antes hemos comentado—, tal vez se encuentre en la seguridad jurídica de los acreedores del propietario de la embarcación: al existir ya los bienes simples que integrarán al compuesto (buque), nada obsta para que, en virtud de

201 Así se refiere Righetti al hablar de la aptitud para la navegación y del estado de navegabilidad que es necesario que todo buque alcance: “...il concorso di tutte quelle condizioni imposte dalla tecnica, dalla legge o, comunque, dalla prudenza ed esperienza, perché la sua prima navigazione specifica abbia a svolgersi in condizioni di sicurezza” (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 977.).

202 El que ha de nacer —nos dice el romanista Juan Iglesias, *op. cit.*, pp. 120 y ss.— no es considerado hombre. Sin embargo, no siendo el concebido sujeto de derecho, la ley tiene en cuenta su futura humanidad, dispensando anticipada protección, en su propio y exclusivo beneficio, a derecho que les corresponderán, una vez que acaezca el nacimiento (Ver D. 25,4.1.1 y D. 34,5.7).

203 Ver nuestros apartados sobre estos temas en esta misma obra.

un crédito, tales bienes, en su carácter simple, o bien, los derechos adquiridos de construcción del navío, sean garantía del pago de obligaciones hacia la parte acreedora, pudiendo, como cualquier otro bien que se encuentre en el comercio, ser rematado para el cobro efectivo de las obligaciones asumidas y no cumplidas del deudor.²⁰⁴

Bien; hecha la salvedad de los párrafos anteriores debemos también de reconocer que el momento del “nacimiento” del que hemos hablado, es decir de la botadura del buque, no ha sido suficientemente sistematizado por nuestra legislación y reglamentación.²⁰⁵ Sin embargo, resulta interesante y digna de ejemplo la regulación que el Código de la Navegación italiano establece para “*il varo della nave*”: la botadura del buque. Veamos algunos aspectos de tal regulación:

Por los enormes riesgos que implica la navegación, el régimen administrativo italiano ha previsto que los constructores deben estar habilitados mediante un título profesional, ya sea de ingenieros navales, constructores navales etcétera de igual modo, para llevar un control sobre estos, se prevé la obligatoriedad de que estos sujetos se encuentren inscritos en el registro del personal técnico de las construcciones navales.²⁰⁶

²⁰⁴ Ver por ejemplo algunas disposiciones aplicables en caso de que el acreedor contara con un documento que trajera aparejada ejecución: Código de Comercio, arts. 1391 a 1396, 1408 y ss. Lógicamente, será necesario dilucidar la naturaleza de relación jurídica subsistente respecto a la *construcción de embarcaciones*, y sobre todo dirimir cuál de los sujetos es propietario de tales bienes. Así, ver nuestro capítulo sobre el tema en esta misma obra.

²⁰⁵ Han existido y existen —sí— normas que de alguno modo vinculan el profesionalismo de los constructores de embarcaciones, por ejemplo, dentro de las atribuciones de la SCT, se encuentra la de inspeccionar y certificar que las embarcaciones y los artefactos navales cumplan con las normas oficiales mexicanas que expida el respectivo órgano nacional, o bien, las que dispongan los tratados internacionales en materia de seguridad de la navegación y prevención de contaminación. De igual modo, cuenta con atribuciones para organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la marina mercante mexicana (art. 7º, frs. V y X). Además, en su respectivo ámbito de competencia, cada capitania de puerto cuenta con atribuciones para, entre otras, garantizar la seguridad de la navegación de los buques que son despachados de su puerto (art. 8º). Asimismo, prevé nuestra Ley de Navegación vigente, la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional de los navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción basta acompañar copia —en el caso de personas físicas— de su acta de nacimiento (art. 14, fr. VI). Recordemos también que nuestra legislación define al armador (quien en estricto sentido es o puede ser el constructor del buque) como la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal (art. 16). Como podemos observar de estas y otras disposiciones más o menos específicas, además de la posibilidad de que la SCT, expida normas respecto a la construcción de embarcaciones; no existe —en principio— una regulación concienzuda del proceso de construcción del buque, y su posterior botadura.

²⁰⁶ Ver arts. 232 y 275 del *Codice della Navigazione*. Cfr. con la Ley de Navegación, arts. 59 y ss. Además ver nuestro apartado sobre *construcción de embarcaciones*. Como sabemos, la práctica del control sobre la construcción es operada a través de las sociedades clasificadoras

Por último, los artículos 243 y 244 del código italiano muestran la específica regulación de la botadura, atendiendo siempre a la seguridad de la futura navegación, y al interés que la sociedad guarda en ésta. Así, el constructor del buque no puede botarlo sin el previo consentimiento de un comité, quien —entendemos— diligentemente debe analizar *a priori* la aptitud del buque para la navegación.²⁰⁷

El día y la hora de la botadura reservadas después de llegar a tal consenso, deben ser previamente comunicados a la oficina donde la nave en construcción se encuentra inscrita. En caso de retardo injustificado del consenso que autorize la botadura, tal oficina puede, previa solicitud del interesado, autorizar tal botadura.²⁰⁸ Veamos pues cómo, efectivamente, son estos actos materialmente administrativos, que deben tender —sí—, a la seguridad de la navegación, pero deben, sobre todo, facilitar y fomentar la marina mercante, de modo que el silencio o la falta de justificación de la autoridad no debe impedir que un buque en condiciones sea botado.²⁰⁹

Finalmente, en un sentido lógico, el código establece que a la autoridad que haya tenido a su cargo la botadura se le encargará también la inscripción de la embarcación en el registro previsto por el propio código.²¹⁰

Así pues, con la botadura y la respectiva individualización, vía inscripción en los registros respectivos, en nuestro caso en el Registro Público Marítimo Nacional, comienza propiamente la vida físico-jurídica del buque.²¹¹

aprobadas por la SCT de conformidad con el art. 61 y demás aplicables de nuestro ordenamiento marítimo vigente.

²⁰⁷ Art. 243 “*Il costruttore non può varare la nave senza il consenso del committente o della maggioranza dei committenti...*”

²⁰⁸ En su texto original, el mismo artículo señala: “*Il giorno e l’ora del varo, fissati in seguito a tale consenso, devono essere preventivamente comunicati all’ufficio ove la nave in costruzione è iscritta...In caso di ritardo ingiustificato nella prestazione del consenso, l’ufficio predetto può, su richiesta dell’interessato, autorizzare il varo*”.

²⁰⁹ Cfr. con los requisitos que nuestra Ley Federal de Procedimiento Administrativo prevé para todo acto administrativo: art. 3º. En nuestros capítulos sobre modos de adquisición de la propiedad de las embarcaciones, se analizan los formularios en donde se establecen las condiciones para la entrega, que no necesariamente coinciden precisamente con el acto administrativo de la botadura del buque.

²¹⁰ En efecto, el dispositivo señalado remite a los arts. 146 y ss. del Código, en el que se regula la inscripción de los buques y demás artefactos navales: “*Le navi maggiori sono iscritte nelle matricole tenute dagli uffici di compartimento marittimo e dagli altri uffici designati dal ministro per la marina mercantile...*”

²¹¹ Cfr. con el art. 14, fr. I de la Ley de Navegación. Además, para la expedición del acto administrativo de la botadura son aplicables en lo conducente, las normas del *Reglamento para el*

III. ELEMENTOS DE INDIVIDUALIZACIÓN DEL BUQUE

1. *Aproximación*

En los apartados que anteceden hemos dicho que el derecho romano y luego su tradición jurídica, en la que nos incluimos, clasificaron a las naves como cosas compuestas: aquellas que son formadas por la unión física y coherente de cosas simples, sean o no de la misma naturaleza.²¹² Esta categoría responde a una reflexión sobre la estructura física y funcional de un conjunto de bienes que dan lugar a uno distinto.

Así, el buque es ya una cosa compuesta en el pleno sentido de la expresión, aun sin haber sido inscrito en registro alguno. El ser un bien compuesto deriva de su naturaleza, no de que un determinado orden positivo le atribuya una cualidad jurídica. De tal forma, en principio, un buque estaría individualizado desde el punto de vista físico-funcional desde que es un ser distinto a sus partes con un destino propio y en aptitudes para actualizar tal destino. Por ello, pese a que se encuentra fuera del mundo del derecho, al ser física y funcionalmente individualizado es ya —valga el pleonasma— un individuo. En este apartado no profundizaremos más en su existencia individual, ya que antes lo hemos hecho.

Para efectos de estos párrafos daremos ya por consumada su situación existencial; el que el buque ya sea un ser con una naturaleza y un fin propio, es un supuesto necesario para que el mundo del derecho trascienda de su individualización físico-funcional a su individualización jurídica.

La individualización jurídica, a diferencia de la físico-funcional, requiere que la entidad física “buque” reúna requisitos que varían de legislación en legislación, fundamentándose siempre en el interés social existente respecto al conocimiento que el Estado debe de tener sobre cuáles son las entidades flotantes y navegatorias, que no sólo afectan su comercio y economía, sino que, en razón de los riesgos y accidentes de

arqueo de embarcaciones mercantes (1988); el *Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional* (1980); el *Reglamento para el Padrón de Abanderamiento Mexicano* (1986); el *Reglamento para el Sistema de Organización y Control del Tráfico Marítimo* (1987). Ver nuestra *Historia...*, *op cit.*, pp. 151 y ss.

²¹² D.41,3.30.

mar, pueden ocasionar severos daños no sólo al personal embarcado, sino al equilibrio ecológico de las especies naturales de sus aguas jurisdiccionales.²¹³

2. Elementos de individualización en el derecho comparado

Como hemos dicho, los elementos de la individualización jurídica del buque, no son exactamente los mismos en todas las legislaciones. Cada una, atendiendo a cuáles son aquellos datos que le permitan un control administrativo más eficaz sobre él, requerirán elementos más o menos particulares. Veamos de modo breve algunos ejemplos dentro de la experiencia del derecho comparado:

A. El derecho marítimo británico, a través de sus precedentes judiciales, e incluso de algunas disposiciones estatutarias, ha definido los elementos de individualización ya aplicados a las diversas especies de contratos de utilización de las embarcaciones.²¹⁴ Sin embargo, algunos de los elementos que son actualizados respecto a una determinada figura contractual, son sin duda, elementos genéricos para toda individualización, no importa el contrato marítimo de que se trate. Entre los indispensables se encuentran:

- el nombre,²¹⁵
- la nacionalidad,²¹⁶

213 Resulta interesante y de gran actualidad, como algunos conceptos básicos como el de soberanía, han ido de algún modo mutando en su aspecto externo, sobre todo en cuanto a la protección del ambiente, y el intento por un desarrollo sustentable. De modo pues que no es suficiente ya el que un Estado vele por el equilibrio ecológico sobre su jurisdicción territorial, sino que, toda vez que el ambiente no reconoce fronteras, es necesaria la planeación internacional, poniendo en tela de juicio las nociones tradicionales sobre "soberanía". *Cfr.* con Brañes, Raúl, *op. cit.*, pp. 15-59. Para la delimitación positiva de las aguas jurisdiccionales mexicanas ver la Ley Federal del Mar (DOF 8 de enero), arts. 3 y ss.

214 En efecto, las *Merchant Shipping Act* de 1894 y de 1965, así como la *Merchant Shipping Regulations* de 1982, refieren algunos de individualización concretos, dejando otros de forma abierta. Ver: "*Tonnage, measurements, and all other particulars necessary for identification, as certified by a DoT or Lloyd's Register of Shipping surveyor, must be registered, and any substantial alterations must likewise be recorded*" (Chorley & Giles; *op. cit.*, versión inglesa, p. 32).

215 El Departamento de Transporte exige la denominación de las embarcaciones. En efecto, por decreto del año 1983, todas las funciones relativas a la navegación sufrieron una reubicación, encontrándose ahora en la Secretaría de Estado para el Transporte (Chorley & Giles, versión inglesa, *op. cit.*, p. 31).

216 Con independencia de que el elemento individualizador de la nacionalidad sea tratado por diversos convenios internacionales, los propios tribunales británicos lo han considerado como un dato

- el registro²¹⁷ o matrícula y
- el tonelaje.²¹⁸

B. Al hablar sobre el sistema francés, Georges Ripert señala²¹⁹ que cada buque debe de ser matriculado administrativamente porque cada uno de ellos tiene, en cierto, modo una personalidad jurídica; así, los elementos de individualización le permitirán ser reconocido durante su vida jurídica. Para ese autor, son tres los elementos: nombre, tonelaje o arque del buque y puerto de origen o de matriculación. Sin embargo, René Rodière agrega²²⁰ a ellos el de la nacionalidad.

C. En el derecho marítimo español, apunta Agustín Vigier, se consideran como elementos de individualización: el nombre, la nacionalidad, el domicilio (puerto de matrícula).²²¹ Sin embargo —agregemos nosotros—, al igual que en otros sistemas, al particularizar la individualización del buque respecto a figuras contractuales concretas, los requisitos para tal individualización aumentan.²²²

D. En el sistema italiano del derecho de la navegación, ha sido evidente la inquietud, incluso desde antes del código de 1942, por determinar los elementos individualizadores del buque.²²³ Esa inquietud, fue ver-

necesario en la utilización contractual del buque. Ver por ejemplo, el caso Isaacs ver McAllum del año de 1921, en que se puso en evidencia la exigibilidad (Chorley & Giles, versión inglesa, *op. cit.*, p. 184).

217 El registro de buques es llevado en el Reino Unido por el *Registrar of British Ships*. Así, existen oficiales registradores, que efectúan tal labor, a través de una dependencia de gobierno: la *Commissioner of Customs and Excise*. El registro de embarcaciones inglesas se establece en el conocido *Merchant Shipping Act* de 1894 s. (4) 3. Cuando hablemos particularmente del abandernamiento y matriculación volveremos sobre algunos particulares del registro británico.

218 De igual modo la *Merchant Shipping Act* de 1894, y su correlativa *Merchant Shipping Act* de 1965 (sección 1ª), establecieron que el tonelaje del buque es otro elemento necesario de individualización. De igual forma, la *International Convention of Tonnage Measurement of Ships* de 1969, que se encuentra en vigor a partir del 18 de julio de 1982, estableció la obligatoriedad del tonelaje como elemento individualizador (Chorley & Giles, versión inglesa, *op. cit.*, pp. 32 y 33).

219 Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 40. La atención que pone el maestro Ripert es del todo lógica: Es necesario que a primera vista todos los interesados puedan saber qué barco es.

220 Rodière, René, *op. cit.*, p. 36. En efecto, así los señala el autor galo: “*Quatre éléments sont nécessaires pour identifier un navire: le nom, le port d’attache, la nationalité et le tonnage*”.

221 Vigier, Agustín, *op. cit.*, p. 354.

222 Por ejemplo, en el caso del fletamento, el Código de comercio, en su art. 652 establece los requisitos que toda póliza de fletamento debe contener. Entre ellos, existen elementos de individualización de las embarcaciones: clase, nombre y porte del buque, pabellón y puerto de matrícula.

223 En efecto, ya el maestro Scialoja, indicaba que el estado civil del buque es el conjunto de las condiciones requeridas para la nacionalidad y, mediante el estado civil, el buque queda caracterizado y diferente de los demás (Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 108).

tida en el Código de la navegación y al respecto, Antonio Lefebvre señala que el artículo 137 de ese ordenamiento considera como elementos de individualización de las naves: el registro (*stazza*), el nombre o número y el puerto de matrícula; a ellos, el autor italiano agrega también el de la nacionalidad.²²⁴

E. Por último, los buques argentinos, dice la ley de navegación de ese país en su artículo.43, se individualizan en el orden interno y a todos los efectos legales, por su nombre, número, puerto de matrícula y tonelaje de arqueo.²²⁵

3. Fuentes históricas en el derecho mexicano

A. Al igual que algunas de las legislaciones mencionadas, el primer ordenamiento aplicado en la Colonia y luego en nuestro país como Estado independiente, las Ordenanzas de Bilbao no establecen directamente los elementos de individualización de los navíos. Sin embargo, este requisito se hace indispensable al utilizar contractualmente la embarcación. De ese modo, en la escritura o contrata, por la que se instrumentaba el fletamento se debían hacer constar diversos elementos individualizadores, entre ellos: el nombre, el porte y el armamento.²²⁶

B. En ese mismo sentido, nuestros códigos mercantiles, establecieron los elementos de individualización no de una forma genérica respecto al buque, sino en relación a su utilización contractual. Así, por ejemplo, nuestro primer Código de Comercio, el de 1854, señalaba con mayor profundidad que su ordenamiento antecesor como elementos individualizadores: clase, nombre, porte, pabellón, puerto de matrícula; estos elementos habrían de repetirse de igual manera en los dos códigos posteriores.²²⁷

²²⁴ Lefebvre y *et al.*, *op. cit.*, pp. 295 y ss. El último párrafo del art. 137 del *Codice della Navigazione*, efectivamente dispone: “... Agli effetti dell’iscrizione e a tutti gli altri effetti di legge le navi e i galleggianti sono individuati dalla stazza, dal nome o dal numero, e dal luogo ove ha sede l’ufficio d’iscrizione”.

²²⁵ A su vez, el art. 50 de la misma ley argentina establece la individualización de los artefactos navales: “Los artefactos navales se individualizarán por el número de su inscripción en el registro correspondiente, y demás recaudos que fije la reglamentación”.

²²⁶ Además, por supuesto, se establecían otros elementos de relevancia para esa figura contractual: el nombre del capitán, de la tripulación, el nombre del fletador, el puerto de donde debía salir la nave, los puertos de escala, el destino, las estadías y las demoras, y el flete (Ordenanzas de Bilbao, *op. cit.*, cap. XVIII, p. 491).

²²⁷ Ver art. 568; *cfr.* art. 1156 del Código de 1884 y art. 727 del Código de 1889.

C. Dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación que como ya hemos señalado es un ordenamiento de naturaleza administrativa y no iusmaritimista, se establecían algunos requisitos para la expedición de las supremas patentes de navegación y los respectivos certificados de Matrícula. Se hacía alusión igualmente, respecto a las características esenciales de las embarcaciones, entre las cuales, sólo se señalaba expresamente a la del tonelaje.²²⁸

D. Finalmente, pese a que en contenido general de la Ley Navegación y Comercio Marítimos, no se establecía un catálogo específico sobre los elementos de individualización, de la agrupación de las normas aisladas se podían desprender los elementos tradicionales, además de las llamadas patentes de navegación. Incluso la regulación en la propia ley del Registro Público Marítimo Nacional, señalaba la obligatoriedad para inscribir la adquisición, enajenación... de los buques con sus características y especificaciones.²²⁹

4. *Los elementos individualizadores en el derecho de la navegación vigente: Ley de Navegación de 1994*

El proyecto de Ley de Navegación, sometido a discusión en la Cámara de Diputados a partir del día 15 de diciembre de 1993,²³⁰ no sufrió modificación alguna —como prácticamente el resto de la Ley— de modo que en el texto vigente contamos con un señalamiento expreso de los elementos que individualizan a las embarcaciones en general,²³¹ incluido el buque, como embarcación mayor (artículo 67, párrafo 3°):

- “Los elementos de individualización de una embarcación son: Nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto”.

228 Ver arts. 278-280 de dicha Ley.

229 Ver art. 96, fr. I de esa Ley.

230 Remitimos al lector a la parte II de esta obra, en la que hacemos un análisis del *Diario de Debates* relativo a nuestra ley vigente.

231 En efecto, la ley no distingue: Los elementos de individualización son de aplicar a toda embarcación, ya sea menor o mayor, de conformidad con la definición general del art. 2°: “Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión”.

Sin perjuicio del análisis que practiquemos a continuación sobre el particular, es irrefutable el avance de nuestra ley vigente, en cuanto al señalamiento expreso y concreto de cuáles son los elementos de individualización del buque.²³²

Ahora, a la luz de la doctrina y legislación comparadas, estudiemos nominalmente los elementos individualizadores del buque.

A. Nombre

El uso de un nombre como signo distintivo de los buques se remonta —dice Antonio Scialoja—,²³³ a costumbres de la antigüedad y el medioevo. Frederic Rockwell, al estudiar el origen del derecho comercial y el marítimo británicos, afirma igualmente que en los tiempos “clásicos” las naves llevaban nombres, sin embargo, la tradición desapareció y no fue sino hasta el siglo XIII en que de nuevo se encuentran.²³⁴

Sea como sea, lo cierto es que como resultado natural del interés por individualizar una embarcación, los distintos sistemas han previsto el requisito del nombre para que el buque asuma individualidad. El nombre de un “qué” —narra Osvaldo Blas—, generalmente de una persona o accidente geográfico o histórico, o de fantasía, es la nominación por la cual se lo conoce y designa. Con esa finalidad —sigue— todos los buques tienen un nombre o bien, en subsidio, un número cuando se trata de embarcaciones de bajo tonelaje.²³⁵

²³² El maestro Salgado y Salgado ha manifestado su inconformidad respecto al señalamiento legal sobre los elementos de individualización, pues según expone, no son realmente los que en el texto se mencionan, y por otra parte debieron incluirse otros. Expone: “A mi juicio la matrícula y el puerto de matrícula son lo mismo, ya que están ligados a la concesión de la nacionalidad del buque, pues la matrícula no es otra cosa que el registro de los buques y el puerto de matrícula es el lugar donde la nave quedó registrada para otorgarle la nacionalidad, luego no entendemos esa repetición innecesaria de nuestra Ley de Navegación...”

Nuestra derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, con toda claridad nos decía que el documento para aprobar la nacionalidad del buque era la *Suprema patente de Navegación*, expresión más lógica que la de simple matrícula o registro...”. El maestro Salgado considera además que debió hacerse mención al francobordo, que según explica, es la medida de seguridad del buque y que no puede ser igual en todos los buques, o bien, el numeral o número indicatriz para determinar los escantillones con arreglo a los reglamentos de construcción del buque, y que se obtiene fácilmente partiendo de las tres dimensiones principales del buque: la eslora, la manga y el puntal, que permite distinguir a un buque de otro; pues el nombre en nuestro país —advertiere— suele repetirse con bastante frecuencia, lo que no ha cuidado en la forma debida la propia autoridad marítima nacional. Ver Salgado, José, *Dictamen...*, *op. cit.*, p. 3.

²³³ Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 111.

²³⁴ Rockwell, Frederic, *op. cit.*, p. 13.

²³⁵ Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 145. Sin embargo, técnicamente esa afirmación no puede ser hecha en nuestro sistema, ya que la Ley de Navegación no prevé el nombre o bien el número para embarcaciones

En principio, se admite la libertad de elección del nombre por el propietario, sin embargo, los jefes de las oficinas del Registro Público Marítimo Nacional, en aplicación supletoria del derecho común,²³⁶ podría dejar de inscribir nombres que atentaran contra el interés social o las buenas costumbres.²³⁷

De igual modo en uso de sus facultades calificadoras,²³⁸ podrían dichos jefes de oficina hacer las observaciones pertinentes en el supuesto de que un buque haya sido inscrito previamente bajo el mismo nombre y con otros elementos de individualización similares en tal forma, que la individualización de ambas embarcaciones se hiciera confusa. En todo caso, atendiendo al principio de legalidad establecido en el artículo 16 constitucional, la autoridad registral marítima, estaría en la obligación de fundar y motivar su resolución administrativa; el rechazo a la inscripción del nombre de un buque que tendiera a confundir, no es privativa de nuestro derecho, y es en todo caso congruente con el interés social en la navegación.²³⁹

B. Matrícula

Como antes hemos visto, existe un doble necesidad en llevar un cierto control sobre la existencia y operación de buques de una marina mercante: por un lado, el Estado, a través de sus órganos de gobierno asume su función protectora del interés social respecto a la navegación; por otro lado, es un modo de protección patrimonial de los acreedores de un crédito naval o bien, de un crédito en sentido genérico. Esas necesidades hacen indispensable el contar con un registro de embarcaciones.

El primer registro de buques, —explica Scialoja— fue instituido en Inglaterra con la *Navigation Act* del año 1660;²⁴⁰ no es así extraña la

menores; dispone simplemente el nombre para toda embarcación, sea esta mayor o menor (art. 67). Seguramente el cuerpo reglamentario a expedir habrá de detallar y facilitar este aspecto de la ley.

236 Ver art. 6º del Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional.

237 *Cfr.* con los arts. 8º y ss. del Código Civil para el Distrito Federal.

238 Ver art. 10º del Reglamento Registral antes descrito.

239 En ese mismo sentido, el propio Osvaldo Blas establece la importancia: “...en todos (países) se prohíbe la repetición del mismo nombre en dos o más buques de similares características para evitar fraudes al tornar inoperante la debida publicidad de los actos jurídicos sobre ellos por confundirse su individualización” (Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 145).

240 Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 114; *cfr.* con Rockwell, Frederic, *op. cit.*, pp. 309 y ss.

necesidad de contar con un registro institucionalizado, sino más bien una consecuencia natural de la sistematización legislativa, o bien, en el caso inglés, un efecto de su creación jurisdiccional.

Pues bien, la matrícula es un instrumento de naturaleza administrativa que contiene toda la historia física y jurídica de los buques inscritos, y asume una gran relevancia tanto privada como administrativa, por lo que constituye una de las bases de toda la organización naval.²⁴¹

Como bien expone el concepto Domingo Ray, con el término de matrícula se hace referencia al certificado que documenta el puerto donde se registra el buque, que es a su vez como su domicilio.²⁴² La importancia de la matrícula en todos los regímenes de registro público marítimo, o de registro público de comercio ordinario con una sección para lo marítimo es tal, ya que en sus registros respectivos es donde se inscriben todos aquellos actos jurídicos constitutivos o modificativos de derechos reales sobre el buque. Así, su relevancia y consecuencias son prácticamente las mismas que las de cualquier registro público de bienes inmuebles: en ellos se establecen las transferencias de propiedad, las constituciones de hipotecas, las anotaciones de embargos, etcétera.

La matrícula no necesariamente debe de coincidir con la nacionalidad, y lo común es que en un mismo país haya más de un puerto de matrícula.²⁴³ Además, el tráfico jurídico-mercantil ha ocasionado que buques nacionales puedan ser inscritos en matrículas de otros países, así como que buques extranjeros sean matriculados en nuestro país.²⁴⁴

De acuerdo a nuestra Ley de Navegación, son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo²⁴⁵ y presentación de

²⁴¹ Scialoja, Antonio, *op. cit.*, pp. 114 y ss.

²⁴² Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 262. La ley de navegación argentina es más parca al señalar que el número de matrícula del buque o artefacto naval es el de inscripción en el registro correspondiente (art. 45).

²⁴³ *Cfr.* con sistema argentino: En ese país, a pesar de su importancia, sólo existe un puerto de matrícula: Buenos Aires. Países que no cuentan con litoral marítimo, otorgan a una determinada población de su territorio la característica de puerto de matrícula.

²⁴⁴ *Cfr.* con arts. 9-13 de la Ley de Navegación, y el *Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano* de 1986.

²⁴⁵ Así, a pesar de que no se encuentre debidamente regulado en nuestro ordenamiento, luego de la botadura de la embarcación, y antes de que ésta se encuentre legitimada para dar inicio a su actividad navegatoria, debe, de acuerdo a este dispositivo, pasar por revista de la autoridad portuaria que verifique sus condiciones de seguridad. Además, para efectos de derecho privado, el buque se deberá encontrar en condiciones suficientes para la entrega de acuerdo a los contratos de la materia.

la dimisión de bandera²⁴⁶ del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo (art. 9º).

Ahora bien, decíamos antes que la matrícula es el instrumento de naturaleza administrativa en que la vida física y jurídica del buque es públicamente instrumentada. Así, respecto de esta matrícula, se deberá de expedir un certificado de matrícula, cuyo original deberá permanecer siempre a bordo del buque como documento probatorio de su nacionalidad mexicana, este certificado tiene una vigencia indefinida hasta en tanto no sea cancelado por la autoridad marítima.²⁴⁷

La matriculación como acto administrativo,²⁴⁸ en nuestro país, ha dado lugar a la clasificación de las embarcaciones por su uso y por sus dimensiones, tal clasificación será objeto de nuestro estudio más adelante.

Uno de los nichos de la apertura comercial manifestada por nuestro país, sobre todo a partir del régimen salinista, se encontró en la transportación marítima. Así, una de las disposiciones que así lo reflejan es la contenida en el artículo 10 de nuestra ley vigente. En él, se establece que las personas físicas mexicanas o morales constituidas conforme a las leyes mexicanas podrán abanderar, matricular y registrar como mexicanos, embarcaciones y artefactos navales de su propiedad o en posesión, mediante contrato de fletamento a casco desnudo. Mientras que los extranjeros, únicamente lo podrán hacer respecto a embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

Como medio para facilitar la adquisición de embarcaciones en el extranjero, la Ley de Navegación, ha dispuesto que la autoridad consular mexicana pueda, a solicitud del propietario o naviero, abanderar provisionalmente embarcaciones como mexicanas; y, mediante la expedición de un documento llamado pasavante de navegación,²⁴⁹ autorizar a efec-

En ese sentido, ver nuestros capítulos relativos a compraventa y construcción de embarcaciones.

²⁴⁶ La dimisión de bandera, será tratada en uno de nuestros próximos apartados dentro de este mismo capítulo.

²⁴⁷ *Cfr.* con las causas de cancelación del art. 13 de nuestra Ley de Navegación.

²⁴⁸ Sin perjuicio de que más adelante profundizemos en ello, el régimen administrativo de matriculación de buques en España, es reglamentado a partir del decreto del 14 de diciembre de 1956 por el que se aprobó el Reglamento del Registro Mercantil; así como el real decreto del 28 de julio de 1989 sobre abanderamiento y matriculación de buques y registro marítimo.

²⁴⁹ Otra de las situaciones en que un pasavante es expedido, es aquella por la cual, una autoridad mexicana a solicitud del propietario o naviero, abandere una embarcación como mexicana; por lo

tuar esa actividad para un solo viaje con destino a puerto mexicano donde se tramitará su matrícula.

Resulta interesante considerar también en nuestro estudio al Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, de marzo de 1986,²⁵⁰ por el que se establecieron las condiciones y modalidades para la inscripción en el Padrón de Abanderamiento Mexicano de las embarcaciones de bandera extranjera.

En efecto, por virtud de ese Reglamento,²⁵¹ se permitió que las empresas pudieran inscribir en el padrón de buques de bandera extranjera a éstos, en tanto demostraran su legítima posesión mediante cualquier contrato financiero con opción de compra inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional; estableciéndose como requisito, el que no exceda en tonelaje o en valor a los que operen con bandera mexicana.²⁵²

Asimismo, continua el Reglamento, podrán inscribirse en el padrón las embarcaciones adquiridas en propiedad que no puedan abanderarse y matricularse mexicanas por falta de tripulación disponible. Finalmente, también pueden inscribirse las embarcaciones fletadas por las empresas para ser operadas durante el periodo de construcción de embarcaciones nuevas, adquiridas por las propias empresas y cuyo contrato de construcción haya sido autorizado por la SCT, e inscrito en el registro respectivo. Tales embarcaciones, son abanderadas mexicanas al finalizar su construcción.

C. Puerto de matrícula

El puerto de matrícula o de matriculación, es también conocido como puerto de origen. Como las personas físicas —dice Georges Ripert—, también los buques tienen un domicilio legal. Así, todos los actos que como veíamos interesan, están reunidos en ese puerto.²⁵³

que se expide ese instrumento, mientras dura el trámite de su matrícula (art. 11). *Cfr.* con los arts. 53 y ss. de la Ley de Navegación argentina. *Cfr.* también, Vigier, Agustín, *op. cit.*, p. 364.

²⁵⁰ Publicado en el *DOF* el 7 de marzo de 1986.

²⁵¹ Recordemos que en virtud del transitorio 4º de la Ley de Navegación, en tanto no sean expedidos los reglamentos de dicha ley, se continúan aplicando los vigentes, en lo que no se opongan a ella.

²⁵² Esta condición, en algunos casos, vino a hacer nugatoria la aplicación del reglamento a casos concretos que no se adaptaban al supuesto.

²⁵³ Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 41. El maestro Ripert, recomienda no confundir el puerto de matrícula con el puerto de armamento, por ser este último, sede de la explotación comercial del buque.

Por otro lado, si bien es cierto que matrícula y puerto de matrícula se encuentran compenetrados, lógicamente no son lo mismo. La ubicación jurisdiccional del segundo determina toda una regulación concreta aplicable a la segunda, que sólo es el receptáculo de tal regulación. El nombre del puerto de matrícula suele aparecer en la popa del buque, debajo de su nombre.²⁵⁴

D. Nacionalidad

El tema de la nacionalidad de los buques es, en derecho de la navegación, uno de los más delicados. Por ello, hemos dedicado todo un capítulo para practicar sobre él un análisis de mayor profundidad. Por ahora, únicamente recordemos que de acuerdo al artículo 67 de nuestra Ley de Navegación, es el cuarto de los seis elementos que individualizan a las embarcaciones.²⁵⁵

E. Señal distintiva²⁵⁶

Este elemento no es común a las legislaciones que hemos venido comparando, en las que, en todo caso, se dispone la obligatoriedad de que el buque debe llevar en las aletas de ambos costados, el número de matrícula derivado de la inscripción en el registro marítimo correspondiente.²⁵⁷

Sin embargo, creemos que el equivalente de nuestra “señal distintiva”²⁵⁸ en otras legislaciones es lo que en ellas se conoce como “deber de exhibición”, que no es más, que la voluntad estatal de que todo

²⁵⁴ Cfr. con Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 362.

²⁵⁵ Por su identidad funcional, el tema del pabellón, será también tratado al hablar de la nacionalidad de los buques.

²⁵⁶ Fariña, Francisco, *op. cit.*, p. 64, nos dice que la contraseña es la señal distintiva de la empresa propietaria o armadora del buque mercantem, autoriza para usar el buque una bandera especial, que sirve de contraseña de la compañía armadora para los efectos de publicidad. Entre los documentos que en otros tiempos fueron obligatorios —sigue—, figuró la “contraseña”, exigido por las Ordenanzas de Matriculas de 1802; era un documento de seguridad para las naves españolas que se consideró innecesario posteriormente y fue abolido en 1857.

²⁵⁷ Cfr. con los arts. 45 y ss. Ley de Navegación argentina.

²⁵⁸ Una de las normas de nuestra Ley de Navegación que de algún modo esclarece el concepto señal distintiva es la ubicada en el art. 30 respecto al régimen de la navegación: “...Las embarcaciones que naveguen en zonas marinas mexicanas deberán estar abanderadas en un solo país, enarbolar su bandera y tener marcado su nombre y puerto de matrícula”.

buque ostente en lugar visible, la bandera nacional, nombre, puerto y número de matrícula.²⁵⁹

F. *Unidades de arqueo bruto (registro de tonelaje)*²⁶⁰

Este dato de individualización del buque es de suma importancia, ya que a partir de él se determina la capacidad que el mismo tiene para transportar personas, animales o mercaderías. En efecto, el tonelaje, en términos simples, no es más que la capacidad interna del buque.²⁶¹ En términos más especializados, se llega a un concepto como el siguiente:

- “Arqueo significa la capacidad interna de ciertos y determinados espacios cerrados de un buque, medido en forma convencional y expresado en unidades volumétricas también convencionales”.²⁶²

Para determinar el tonelaje se usa la tonelada de arqueo *Moorson*, que tiene una equivalencia de 2,832 metros cúbicos (100 pies cúbicos ingleses).²⁶³ Con el mismo término se designa la operación necesaria para determinar ese mismo volumen: método *Moorson*.

Por afectar directamente la navegación, el servicio de arqueo es de interés para la sociedad, por lo que el derecho administrativo es el marco normativo idóneo para determinar cuál es la autoridad competente, o bien, el particular concesionario para efectuar este servicio público.²⁶⁴

²⁵⁹ Cfr. con art. 46 del ordenamiento argentino; así mismo cfr. con art. 155 del *Codice della Navigazione* italiano.

²⁶⁰ El tema del tonelaje o arqueo del buque, es sin duda uno de los técnicamente más complicados, y que a la postre pueden ocasionar ya sea la sana operación del buque, o bien, consecuencias funestas para la navegación, al derivar en tremendos accidentes marítimos. Su estudio en nuestro apartado, será por supuesto el mínimo para comprender algunos de sus aspectos de mayor relevancia y trascendencia jurídica. De modo general, nos valdremos de algunos textos de naturaleza más ingenieril que jurídica, así como de los comentarios y análisis que destacados maritimistas han hecho respecto al tópico en comentario.

²⁶¹ Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 40; ver también Brown, R.H., *Diccionario de Términos Marítimos en Seguros*, Madrid, Editorial Mapfre, , 1980, traducido por Raúl González Hevia.

²⁶² Este concepto lo anota Domingo Ray, respecto al punto 33 del Capítulo de Generalidades de El Régimen de la Navegación Marítima, Fluvial y Lacustre (Reginave), que reemplazó al Disgesto Marítimo y Fluvial (Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 264).

²⁶³ En ese sentido lo describen: Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 40 y Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 264. Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 985.

²⁶⁴ Claro es que el régimen positivo de cada país define la autoridad responsable de practicar el servicio de arqueo sobre el buque. Veamos algunos ejemplos: en Francia, dice René Rodière, lo realiza, de acuerdo al Código Aduanero (art. 222) el Servicio de Aduanas, que depende del Ministerio de Finanzas: “*Le jaugeage des navires est fait par le service des Douanes...*” (Rodière, René, *op.*

Sin embargo, antes de entrar a aspectos administrativos, definamos las cuestiones técnicas que nos lleven a una mejor comprensión del tema.

Veamos pues, las distintas especificaciones sobre el concepto genérico:²⁶⁵

- *Tonelaje de arqueo*: Domingo Ray, al estudiar a la doctrina especializada en el tema ha distinguido dos distintas clases de tonelaje de arqueo: *el total o bruto y el neto o de registro*.²⁶⁶

a) *Tonelaje de arqueo total o bruto*: es el volumen o capacidad total de los espacios cerrados contenidos en el buque. Así, debemos incluir bajo este concepto el compartimiento donde se encuentran las máquinas y calderas, los espacios para el descanso de la tripulación, las bodegas, y demás espacios cerrados.

b) *Tonelaje de arqueo neto*: es la capacidad real utilizable del buque. Resulta de restar del arqueo total, el volumen de los espacios dedicados a los motores, a las calderas, combustible, tripulación, etcétera. Esto es, de todos los espacios que no están funcionalmente relacionados con la utilización para la carga o los pasajeros, según sea la actividad navegatoria del buque.²⁶⁷

En cuanto al procedimiento para determinar el arqueo total, se siguen —tal y como señala Domingo Ray—²⁶⁸ las reglas adoptadas a raíz del Congreso de Constantinopla de 1873; sin embargo no ocurre lo mismo en lo que al arqueo neto se refiere: cada país se reserva el derecho de aplicar el criterio que juzgue más conveniente.

Ahora bien, no sólo el factor volumen es determinante para el embarque, también la relación peso-velocidad es decisiva tanto para fines pa-

cit., p. 37). En Italia, según Antonio Lefebvre..., lo realiza el Registro Naval, de acuerdo al art. 138 del Código de la Navegación: “*Il Registro italiano navale provvede alla stazzatura delle navi marittime e delle navi della navigazione interna...*” (Lefebvre, y *et al.*, *op. cit.*, p. 296.). En Argentina, de acuerdo al art. 47 de la Ley de Navegación, el arqueo de los buques se efectúa por la autoridad marítima de acuerdo con las normas reglamentarias.

²⁶⁵ Para detallar los conceptos nos valdremos de distintos textos, entre ellos: Longley, Henry, *op. cit.*; Sauerbier, Charles, *op. cit.*; Lewis, Edward y *et al.*, *op. cit.*; Brown, R.H., *op. cit.*

²⁶⁶ Ver Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 264 y ss.

²⁶⁷ Así, el tonelaje neto es la capacidad utilizable del buque; así por ejemplo, en un buque destinado exclusivamente al transporte de mercaderías, el tonelaje neto expresa el volumen de sus bodegas, ya que es éste el espacio funcional destinado a tal efecto.

²⁶⁸ Ray, Domigno, *op. cit.*, t. I, p. 265.

cíficos como militares; en este sentido, los datos técnicos a tomar en cuenta, son los siguientes:

a) *Tonelaje de desplazamiento*:²⁶⁹ es el peso del volumen de agua que el buque desaloja o desplaza. Se expresa en toneladas métricas de 1,000 kilos (sistema métrico decimal).²⁷⁰

b) *Porte*:²⁷¹ al igual que los tonelajes de arqueo, respecto al porte²⁷² tenemos una clasificación; en base a eso, atendamos:

c) *Porte bruto o total*: la diferencia entre el peso del buque o desplazamiento, estando hundido hasta la línea del máximo calado y el desplazamiento cuando está totalmente vacío (sin carga, ni agua, ni víveres, ni combustible), se denomina porte bruto o total y se expresa en toneladas de 1,000 kilos.

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

Con todo lo expuesto, podemos decir que los factores determinantes para embarcar mercancías en un buque son:

- En cuanto a su volumen, por el *arqueo neto*;
- En cuanto a su peso, por el *porte neto*.

Finalmente, recalquemos —siguiendo al maestro argentino Alberto Diez— la importancia de la línea de franco bordo. El límite de la carga

²⁶⁹ Giorgio Righetti, describe igualmente el concepto, y señala —con acierto— que el concepto interesa más a buques de pasajeros o de guerra. Veamos: “*Il dislocamento é il peso della nave, ovvero il peso dell’acqua da essa spostata, e può calcolarsi nelle consuete unità de misura ponderali, a nave vacante ... oppure a nave a pieno carico, ossia fornita, oltre che di acqua e combustibile, di tutto il carico in uomini, cose, provviste senza oltrepassare il bordo libero. Il dislocamento interessa principalmente le navi de guerra e le navi passeggeri*” (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 986).

²⁷⁰ Como con precisión apunta Domingo Ray, un buque desplaza más o menos agua, según su calado o peso que contenga, pero, cuando se menciona el desplazamiento de un buque, sin otra indicación, debe entenderse que es el máximo que le corresponde cuando está totalmente cargado (Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 266).

²⁷¹ *Ibidem*.

²⁷² El tonelaje de porte, que es la medida ponderal de la carga que el buque puede llevar, se divide en neto y *deadweight*. Veamos: *Porte neto*: indica el peso transportable de carga, pasajeros, equipaje, vitualla y aguada; es decir, solamente de aquello que produce flete o pasaje; *Deadweight*: el porte bruto, pesado o también conocido como peso muerto “*deadweight*”, comprende, además de lo anterior, el peso de lastre móvil (combustible y lubricantes). Así pues, cuando se indica el número de toneladas sin hacer ninguna especificación, se debe suponer que se hace referencia al porte pesado, muerto o *deadweight* (Diez, Alberto, *Derecho de la navegación*, Editorial Macchi Hnos., Buenos Aires, 1954, t. I, p. 97).

transportable está fijado por la línea conocida como “franco bordo”, consistente en uno o más trazados horizontales y un disco (ojo de Plim-soll), marcados al centro del buque, bajo la línea de cubierta.²⁷³

Así, toda embarcación de tonelaje considerable (150 toneladas de arqueo total) debe contener certificados de seguridad que demuestren no sólo el buen estado de la embarcación sino también documentos que acrediten que el buque no se encuentra sobrecargado (que no vaya más allá de la línea mencionada).²⁷⁴

La línea de franco bordo tiene por objeto —señala Diez Mieres—, evitar la sobrecarga de las naves y los riesgos consiguientes para la vida de los tripulantes y pasajeros. La línea que queda entre la línea de carga máxima y la línea de cubierta se llama reserva flotante (*free board*) o altura mínima de obra viva.²⁷⁵

Las cuestiones sobre tonelaje son pues complejas, y más complejas todavía si los países adoptan sistemas diversos entre ellos. El derecho de la navegación ha captado entonces la necesidad de homologar, en la medida de lo posible las discordancias que afecten el sano desenvolvimiento del tráfico marítimo-mercantil. Para ello se celebró una convención internacional conocida como *International Convention on Tonnage Measurement of Ships*.²⁷⁶ Su efecto en la práctica ha sido generar un sistema más balanceado y uniforme de medidas de tonelaje. En nuestro país, el instrumento que detalla esa convención es el Reglamento para el Arqueo de Embarcaciones Mercantes de 1988, que también establece las reglas a las que se sujetan las embarcaciones menores.

Pues bien, volviendo a nuestros elementos de individualización del buque, decíamos que el último de ellos es el de unidades de arqueo bruto.²⁷⁷ Por esa unidad debemos entender de acuerdo a lo analizado, las toneladas de arqueo *Moorson* (2,832 metros cúbicos) que cuantifiquen el volumen total de los espacios cerrados contenidos en el buque.

273 Diez, Alberto, *op. cit.*, t. I, p. 98.

274 *Cfr.* con el art. 41 de nuestra Ley de Navegación.

275 Diez, Alberto, *op. cit.*, t. I, p. 98.

276 La *International Convention on Tonnage Measurement of Ships* de 1969, comenzó su vigencia el 18 de julio de 1982. La convención aplica, según expresan los reestructuradores de Chorley & Giles, *op. cit.*, p. 33, a todos los buques nuevos luego del inicio de la vigencia. Veamos: “*The 1969 Convention applies to all new ships (or whose keels were laid) on or after 18 July 1982. It also applies to existing ships which undergo substantial alterations, or whose owners want them to be remeasured. There is a transitional 12-year period for other ships*”.

277 Ver art. 67, Ley de Navegación.

De igual modo, nuestra legislación vigente recuerda la importancia del arqueo bruto en cuanto a la determinación de si una embarcación debe ser catalogada como mayor (buque) o bien, como menor.²⁷⁸

- *Buque o embarcación mayor*: toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar.²⁷⁹

De tal forma, pues, será necesario cuantificar la capacidad total de los espacios cerrados contenidos en el buque para poder así dilucidar sobre si realmente se trata de una embarcación mayor o menor.

IV. CLASIFICACIÓN DE BUQUES. SOCIEDADES DE CLASIFICACIÓN²⁸⁰

1. *Clasificación de buques*

Si clasificar es ordenar por clases, y clase es el conjunto de cosas de una misma especie, al hablar en este apartado de embarcaciones como una idea general tendremos que obtener aquella diferencia específica que hace a un buque adecuarse a una o a otra clasificación.²⁸¹ Esto es, si el dato común que hace a todos los buques formar parte de la especie “buque” es fundamentalmente el de su destino navegatorio, tendremos ahora que averiguar cómo ese destino que se encuentra en potencia, es actualizado por una actividad navegatoria definida, concreta.

Con una noción restrictiva pero de sumo interés, el maestro González Lebrero, expresa que la clase o *cota* de un buque consiste en la clasifi-

²⁷⁸ Ver art. 9o.

²⁷⁹ En tanto, esa es la noción derivada de las dimensiones de una embarcación, digamos que en cuanto a las embarcaciones menores, se catalogan como tales, las de menos de quinientas unidades de arqueo bruto, o bien, de menos de 15 metros de eslora (largo de la embarcación), cuando no sea aplicable la medida de arqueo (art. 9o., fr. II b.).

²⁸⁰ Conviene establecer que en la Conferencia del centenario del *Comité Maritime International* (junio de 1997) se presentó un trabajo del grupo internacional respectivo en el que se prepara un instrumento sobre los principios de conducta aplicables para las sociedades de clasificación. De tal modo, es esperable que un tiempo razonable se pueda llegar a una conferencia diplomática en donde se apruebe un instrumento que regule la responsabilidad de estas entidades. ver también el libro anual 1996 del CMI, pp. 328 y ss. La complejidad del tema sobre la responsabilidad de las sociedades de clasificación excede —según ya antes hemos señalado— el objeto de esta monografía, por lo que remitimos al informe del grupo de expertos de ese influyente organismo internacional privado.

²⁸¹ *Cfr.* Rahaim, Salomón, *op. cit.*, pp. 18 y ss.

cación que le da una sociedad de clasificación, cuando aquél se ajusta a las condiciones fijadas en los reglamentos de ésta.²⁸²

Sin embargo, bien puede existir jurídicamente sin que haya sido todavía clasificado; ello no le quitaría el valor objetivo de su clase, ya que ésta atiende a elementos y fines que no dependen de un ente clasificador sino de la adecuación entre sus características físicas y la normativa de la autoridad administrativa. Pese a tal razonamiento, la importancia práctica de la clasificación por una sociedad reconocida y autorizada es fundamental, tanto para efectos públicos como privados.

Con toda razón dice Domingo Ray que la clasificación de buques depende del criterio con que se la encare, y como esos criterios son muy variados: tonelaje, bandera, destino, etcétera, son muy numerosas las clasificaciones que pueden formularse.²⁸³ En todo caso clasificar no es tarea ociosa del mundo de la especulación académica; no, su importancia se encuentra en que dependerá de qué buque se trate, para saber si se le aplica un determinado cuerpo normativo u otro. Así, un buque de guerra tendrá un tratamiento distinto a un buque de Estado, y éste que un buque mercante. De tal modo, pues, clasificar es aplicar al caso concreto la normativa existente.

En síntesis, los criterios de clasificación que brotan de la doctrina, principalmente argentina, son entre otros, los siguientes:²⁸⁴

A. Según la navegación:

- Comercial y no comercial,
- Fluvial y marítima,
- De cabotaje y de ultramar,
- De línea regular y sin ruta fija (*Liners y tramps*).

B. Según el medio de propulsión:²⁸⁵

²⁸² González, Rodolfo, *op. cit.*, p. 81.

²⁸³ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 293 y ss. El estudio del maestro Ray en la obra citada, sobre la Clasificación de buques, y los buques de Estado, es sin duda uno de los mejores estudios que se encuentran dentro de los sistemas que hemos venido comparando. Remitimos a él, para mayor profundidad en el tema.

²⁸⁴ Seguimos el esquema de Ray, Domingo, *op. cit.*, pp. 293 y ss. Ver también los distintos criterios anotados por el maestro mexicano Eusebio Salgado, *El nuevo concepto...*, *op. cit.*, pp. 37 y ss.

²⁸⁵ Es importante señalar, como al abordar el tema de el concepto de buque lo hicimos, que el medio de propulsión, tomado en cuenta por algunos autores (sobre todo italianos), como elemento indispensable para considerar a una simple construcción flotante como buque, ha sido revasado por las legislaciones contemporáneas, que lo consideran como tal, aun siendo impulsado por elementos externos a él, tales como el viento.

- Veleros,
- Vaporeros,
- Atómicos, etc.

C. Según la nacionalidad:²⁸⁶

- Nacionales,
- Extranjeros.

D. Según el privilegio:²⁸⁷

- Con privilegio de paquete,
- Sin privilegio de paquete.

E. Según las dimensiones o tonelaje:²⁸⁸

- Mayores o buques,
- Menores.

F. Según el titular del dominio o el destino:²⁸⁹

²⁸⁶ Como ya lo hemos apuntado, el capítulo de referencia se encuentra orientado a la discusión sobre la nacionalidad y sus consecuencias jurídicas derivadas. A él remitimos.

²⁸⁷ El privilegio de paquete —indica Domingo Ray—, tiene relevancia en función del distinto tratamiento que recibían los buques, según tuvieran o no conferido el privilegio de paquete postal, el cual era concedido discrecionalmente por la autoridad marítima. Los requisitos que debía asumir un buque para obtener el privilegio de paquete postal eran —sigue el maestro— de tres clases: relativos a la seguridad de los pasajeros; a las medidas sanitarias y al tiempo máximo empleado en cada viaje (Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 297).

²⁸⁸ En nuestro apartado anterior hemos ya tratado el tema. Asimismo, *cfr.* con art. 9o., fr. II, de nuestra Ley de Navegación.

²⁸⁹ Los primeros se encuentran regidos por el derecho público, mientras que los segundos, en razón de la relación de coordinación entre particulares, o del Estado actuando en calidad de particular, son regidos por el derecho privado. El tema representa todo un estudio específico, que no puede ser objeto de este apartado, de modo que remitimos al estudio ya referido del maestro Domingo Ray. Digamos solamente siguiendo a Francisco Fariña (*op. cit.*, pp. 83 y ss.) que la distinción entre buques públicos y privados no responde a que la titularidad del dominio recaiga en el Estado o en particulares, sino a la afectación. Así, cuando un Estado es propietario de un buque y lo explota comercialmente, en pie de igualdad con los armadores privados, realiza actos de idéntica naturaleza a los que cumplen estos últimos y, por consiguiente, ese buque no es público, y debe quedar asimilado, en cuanto a sus obligaciones y responsabilidades, a los buques privados, de no ser así se establecería un régimen de privilegios. En ese orden de ideas, buques públicos son aquellos que están afectados al servicio del poder público, como los de guerra, policías o sanitarios, los cuales deben gozar de un régimen especial que tenga en consideración la tarea que cumplen, la cual es uno de los cauces por los que el Estado ejerce su soberanía. *Cfr.* con la Convención Internacional de Bruselas de 10 de octubre de 1926, sobre unificación de ciertas reglas concernientes a la inmunidad de buques de Estado.

- Públicos,
- Privados.

Sin duda todas las clasificaciones implican cierta importancia, sin embargo, con independencia de la relativa a la nacionalidad, que será luego objeto de nuestro estudio, bien vale la pena comentar brevemente las que versan sobre el tipo de navegación. Veamos:

A. *Navegación comercial y navegación no comercial*: distinguir el tipo de navegación determina la normativa a aplicar. El derecho de la navegación tiende naturalmente por la actualización de dicha actividad, a través del transporte de pasajeros, animales o mercancías, a la mercantilidad de su función.²⁹⁰ En cambio, las embarcaciones que no tienen por objeto un fin comercial se dedican a la navegación científica o de recreo personal (no lucrativo).

B. *Fluvial y marítima; de cabotaje y de ultramar*: ya antes hemos señalado, que la navegación a la cual se refiere nuestra ley vigente, no distingue el medio acuático en la que se realice, mientras obviamente sea sobre ese medio: el acuático.²⁹¹ De igual modo, al especificar el régimen de la navegación, nuestro ordenamiento distingue tres: la interior, la de cabotaje y la de altura.²⁹²

En efecto, la primera es aquella ejercitada dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro. La segunda es la efectuada por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos. Por último, la de altura, es aquella llevada a cabo por mar, entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros.

C. *Liners o tramps*:²⁹³ esta última, se basa en el sistema de utilización del buque destinado a la navegación comercial. Los buques clasificados

²⁹⁰ En efecto, ya Cervantes Ahumada ahondaba en la naturaleza de la empresa marítima, decía el maestro: “El derecho mercantil moderno gira en torno al concepto de empresa. No puede concebirse actualmente el ejercicio del comercio sin la organización de la empresa que presupone. Así lo ha entendido la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, la que coloca a la empresa naval en el centro de la actividad comercial marítima” (Cervantes, Raúl, *op. cit.*, p. 821). Ya antes hemos comentado el punto.

²⁹¹ Ver art. 2o. de la Ley de Navegación.

²⁹² *Ibidem*, art. 32.

²⁹³ *Cfr.* Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 296.

como *liners*, están afectados a una línea; esto es, que cumplen itinerarios preestablecidos en un tiempo más o menos definido. Los buques de tráfico eventual, conocidos como *tramps*, cuentan con un sistema de explotación abierta, según los intereses del naviero y las necesidades del tráfico internacional de mercaderías principalmente.

Los buques *tramps* —apunta Francisco Fariña—²⁹⁴ son diseñados generalmente para grandes cargamentos homogéneos, que transportan a costes relativamente económicos por su volumen, con lo que el régimen de precios o fletes es distintos entre *liners* y *tramps*.²⁹⁵

Por último, la navegación pesquera por su objeto específico,²⁹⁶ merece en parte un tratamiento especial, que efectivamente es dado a través de su propio ordenamiento legal. Sin embargo, en todo lo que no derive estrictamente de su objeto le es aplicable, en cuanto se refiere a la navegación, nuestra ley de la materia.²⁹⁷ En efecto, figuras jurídicas como las de averías, abordaje, salvamento, etcétera no son en sí mismos materia pesquera sino de derecho de la navegación.

2. Sociedades de clasificación

A. Nociones generales

Si la navegación es una actividad por naturaleza internacional en la que todos los sujetos actores se encuentran directa o indirectamente vinculados, resulta necesario establecer un mecanismo por el cual aquellos sujetos que tienen interés en ella, conozcan cuáles son las embarcaciones que la realizan; es esa la función que realizan las sociedades de clasificación.

En efecto, no sólo problemas sobre el régimen de la propiedad de las embarcaciones, sino sobre todo riesgos marítimos que pueden devenir verdaderas tragedias pueden evitarse, en la medida que exista un registro

²⁹⁴ Fariña, Francisco, *op. cit.*, p. 18.

²⁹⁵ En efecto, el sistema conferenciado de fletes es propio de las líneas regulares. Este sistema es uno de los pilares de la política marítima. Por su complejidad y extensión, su tratamiento excede los objetivos de esta monografía.

²⁹⁶ En efecto, el art. 1o. de la Ley de Pesca es claro en cuanto a su objeto, que de forma derivada delimitará a su tipo de navegación. Veamos: "...Tiene por objeto garantizar la conservación, la preservación, y el aprovechamiento racional de los recursos pesqueros y establecer las bases para su adecuado fomento y administración".

²⁹⁷ *Cfr.* con art. 2o. de Ley de Pesca.

que clasifique las cualidades de cada buque; con lo que los actores de la navegación estarán en aptitudes de conocer el estado físico de un buque en cuestión.

Esta clasificación, por tener como causa valores de orden público, es atribución originaria del órgano competente del Estado (SCT), por lo que puede ser efectuada directamente por éste; sin embargo, normalmente es llevada a cabo por organizaciones privadas autorizadas denominadas sociedades de clasificación;²⁹⁸ éstas dan un juicio sobre el valor del buque y expresan este juicio asignando al navío cierta *cota*. Cuando la sociedad no da a un buque la primera cuota, ese navío —como dice Ripert—, se vuelve sospechoso, y los que intenten negociar la compra, el fletamento o el seguro, bien podrían abstenerse de ello.²⁹⁹

Así pues, esta institución originalmente de derecho marítimo —que ha trascendido y hoy se encuentra también prevista para el derecho aeronáutico—,³⁰⁰ tiene por objeto certificar el valor técnico (clase) de los buques para dar mayor seguridad jurídica y celeridad a las negociaciones relativas al tráfico marítimo. En efecto, es el único mecanismo que ha facilitado el que dentro de la lejanía en que se encuentren sujetos y objetos, se cuenten con datos precisos y seguros sobre las condiciones de los segundos.³⁰¹

²⁹⁸ La atribución originaria del Estado en materia de verificación de buques, y el respectivo reconocimiento de la importancia práctica de las sociedades de clasificación se pone de manifiesto en nuestra Ley de Navegación, art. 61: “La expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de embarcaciones o artefactos navales y su equipo de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la Secretaría o por personas físicas o morales mexicanas, o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas, en los términos que determine la Secretaría. Para embarcaciones menores el reglamento respectivo establecerá un régimen simplificado”. Entre otros ordenamientos que serán aplicables en el ejercicio de la clasificación, además de los tratados en materia de seguridad marítima incorporados por referencia a nuestra Ley de Navegación, será aplicable tanto la *Ley Federal sobre Metrología y Normalización*, así como las *Normas Oficiales Mexicanas* en las materias náuticas que afecten la verificación específica, debiendo éstas de acuerdo a dicha ley ser publicadas previamente en el *DOF* para poder ser aplicadas. En ese sentido, ver el art. 60 de la Ley de Navegación que luego comentaremos.

²⁹⁹ Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 45. Ver así el texto de los formularios que estudiamos en la compraventa de embarcaciones.

³⁰⁰ Entre nosotros, la figura de los terceros clasificadores ha permeado en materia aeronáutica a través del art. 85 de la Ley de Aviación Civil (*DOF* mayo 12 de 1995): “Las certificaciones de las unidades de verificación establecidas por terceros tendrán validez cuando dichas unidades hayan sido previamente autorizadas por la Secretaría en términos de lo dispuesto por la Ley Federal sobre Metrología y Normalización”.

³⁰¹ Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 116. La formalidad de la inscripción en los registros de clasificación, que en un principio no era obligatoria, sino que tenía observancia general en razón de su utilidad, luego fue declarada obligatoria en algunos países, incluidos en su momento: Italia.

El maestro napolitano Antonio Scialoja, al narrar el nacimiento de las sociedades clasificadoras, apunta que el registro más antiguo fue fundado en Inglaterra en 1764, al formalizarse la iniciativa del propietario de un café londinense (en *Tower Street*): el ya legendario señor Edward Lloyd, personaje que para suministrar noticias acerca de buques a muchos aseguradores que solían frecuentar su café, había iniciado en 1726, la publicación de un boletín periódico llamado *Lloyds List*.³⁰²

Posteriormente, a ese primer registro inglés, le siguió en el año de 1799 un registro que no sólo satisfacía intereses de aseguradores, sino también de armadores. Finalmente, de la unión de ambos surgió, en el año de 1834, el actual *Lloyds Register of Shipping*, como órgano informativo de las distintas clases de interesados en buques. Ese es, entonces, el antecedente vivo de los registros modernos.³⁰³

Esta organización —apunta Francisco Fariña— se fue perfeccionando y desarrollando, interesándose en ella muchos armadores y aseguradores, de modo que ya para el año de 1871 se reconoció a la corporación carácter legal por el Lloyd's Act, reformado más tarde, en 1911.³⁰⁴

El profesionalismo y honestidad que con los años han desarrollado las sociedades clasificadoras de buques, les han valido una atribución casi oficial en diversos Estados; incluso —señala Georges Ripert—, cuando un buque tiene la primera *cota* de una de las sociedades reconocidas por el Estado, se lo exime de las visitas oficiales de seguridad.³⁰⁵

Como hemos visto, a la expresión de la clasificación del buque se llega por la *cota*, que no es más que un nivel jerárquico que responde a datos técnicos, como la misma construcción y las características estructurales y funcionales más importantes respecto a la embarcación que se trate.³⁰⁶

302 *Idem*, p. 117.

303 *Ibidem*.

304 Fariña, Francisco, *op. cit.*, p. 21.

305 Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 45. Esta práctica no está autorizada por el cap. VI de nuestra ley vigente, con lo que su ejercicio podría ser de dudosa legalidad.

306 Una cruz de malta, así como ciertos números y letras, son el conjunto que individualiza la jerarquía que la sociedad clasificadora atribuye al buque. Osvaldo Blas describe con claridad la clasificación del *Lloyds Register*. Veamos: "El *Lloyds Register* clasifica a los buques en tres grupos. El primero, o sea, el mejor se expresa con —100A1—, significando la cruz de malta que el buque ha sido construido bajo el control de la sociedad; el —100— equivale al grado superior de la construcción...; y el —1— expresa que el buque se haya en condiciones aptas o apropiadas para la navegación" (Blas, Osvaldo, *op. cit.*, p. 156).

La efectividad de las sociedades clasificatorias deviene de que la supervisión sobre las embarcaciones no sólo se da durante la construcción, sino prácticamente durante toda la vida de éste. Así, las revisiones son periódicas y sistemáticas: normalmente cada año se inspeccionan a flote, el casco, las máquinas, instalaciones automáticas y frigoríficas; cada cuatro años se controla en seco, su estado y funcionamiento general para proceder a la reformulación de la cota, así como a expedir un certificado de navegabilidad; eventualmente pueden haber inspecciones luego de siniestros que afecten alguno de estos elementos.³⁰⁷

Como puede observarse, las sociedades de clasificación han asumido una especie de servicio público, que en principio, por afectar los intereses de la sociedad, tendría que ser asumido por organismos gubernamentales; sin embargo, dado el contenido de especialización requerido, y la buena experiencia —en términos generales— que existe respecto a las sociedades clasificadores como organismos privados, en realidad ellos son los que han venido a dar confiabilidad al tráfico navegatorio mundial.³⁰⁸

B. Responsabilidad

Por la extraordinaria repercusión que la clasificación de buques tiene en nuestra materia —señala Domingo Ray—, es que se ha presentado el problema de determinar cuál es la responsabilidad que cabe atribuir a estas sociedades por los certificados e informes que de ellas emanan.³⁰⁹

En efecto, el problema a dilucidar versa sobre la validez que importan las cláusulas por las que las sociedades en comento se eximen de toda responsabilidad por los errores que sus funcionarios o empleados pudieran haber cometido en los informes y certificados referidos. La cuestión

³⁰⁷ *Ibidem*. En la impresión de sus listados o registros, las sociedades clasificadoras indican el nombre, construcción, edad, bandera, aptitud para la navegación y demás especificaciones sobre cada buque. Si bien nuestra Ley de Navegación no lista la periodicidad de las verificaciones de embarcaciones debe darse en todo caso, para proyectos de construcción, reparación o modificación de embarcaciones mayores. En términos generales, la SCT cuenta con amplias facultades de verificación que no la limitan temporalmente o periódicamente en su actuación por la clase de valores que se tutelan. Sin embargo, se entiende que sus atribuciones verificadoras se enmarcan en el ámbito de los instrumentos internacionales en la materia, y a las prácticas internacionales sobre el tema que tiendan racionalmente a fortalecer la seguridad marítima mediante la verificación (ver Ley de Navegación, arts. 59-61).

³⁰⁸ En ese sentido, ver nuestros arts. 60 y 61 de la Ley de Navegación, ya antes enunciados.

³⁰⁹ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 323 y ss.

ha sido abordada desde distintos ángulos y profundidad por un sector importante de la doctrina.³¹⁰

Ahora bien, su estudio puede basarse en distintos aspectos: respecto a la naturaleza y consecuencias jurídicas de la relación entre los contratantes y la sociedad clasificadora; o bien, respecto a la naturaleza y consecuencias jurídicas de las relaciones entre tal sociedad y los terceros ajenos a la relación contractual. Analizemos brevemente la situación a la luz de la doctrina internacional y de nuestro derecho común.

En opinión de Georges Ripert, la naturaleza de la relación contractual es de mandato, o de locación de servicios o de empresa, al mismo tiempo, como contraprestación —puntualiza el maestro francés—, el servicio es poco remunerado, pues los derechos de vista no son muy elevados; así en principio, las sociedades son responsables frente al armador en caso de error de sus expertos.³¹¹

Según nuestro derecho común, el contrato de prestación de servicios profesionales, es aquel en virtud del cual una persona llamada profesionalista o profesor se obliga a prestar determinados servicios que requieren una preparación técnica y a veces un título profesional, a otra persona llamada cliente que se obliga a pagarle una determinada retribución llamada honorario.³¹²

Por lo que ve a las opciones que señala Ripert, es claro —como aduce el maestro mexicano Ramón Sánchez Medal— no puede confundirse el contrato de prestación de servicios profesionales con el contrato de mandato, ya que en aquél los actos que realiza o los servicios que presta el profesionalista no son necesariamente jurídicos; así, ni los médicos ni aun los abogados son por fuerza mandatarios de sus clientes, pues no realizan siempre por cuenta de éstos actos jurídicos, ni obran por cuenta de ellos, sino simplemente ejercen su profesión y obran en nombre propio, aunque su trabajo aproveche a otra persona.³¹³

310 Ver por ejemplo: Ripert, Georges, *op. cit.*, pp. 46 y ss; Rodiere, René, *op. cit.*, p. 43; Scialoja, Antonio, *op. cit.*, pp. 121 y ss.; Blas, Osvaldo, *op. cit.*, pp. 155 y ss.; González Lebrero, Rodolfo, *op. cit.*, pp. 81 y ss.; Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, pp. 319 y ss.

311 Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 46.

312 Cfr. con Sánchez, Ramón, *Contratos Civiles*, México, Porrúa, 1993, p. 322; así como con los arts. 2606 y ss. del Código Civil para el Distrito Federal.

313 *Ibidem*. En efecto, según la tesis número 279 de la Tercera Sala, acogió el sentido señalado, expresando que la coexistencia de estos dos contratos con respecto a la misma persona no autoriza a confundirlos.

Ahora bien, la inspección y vigilancia de un buque es llevada a cabo, en un sentido material, no por la sociedad clasificadora, sino por una persona física, que a efectos contractuales se le llama profesionista; es en todo caso un experto que ocasionará consecuencias jurídicas diversas al armador, al naviero o a los aseguradores. Así, en principio y de conformidad con lo establecido por el artículo 2615 del Código Civil para el Distrito Federal, en el sentido de que el que preste servicios profesionales sólo es responsable hacia las personas a quienes sirve, por negligencia, impericia o dolo, sin perjuicio de las penas que merezca en caso de delito, dicho profesionista tendría que responder frente a los sujetos mencionados.

Sin embargo, por encontrarse vinculado el profesionista “experto”³¹⁴ en una relación subyacente con la sociedad clasificadora, y al ser ésta quien contrata con el armador, el naviero o el asegurador; dicha institución debe responder por los perjuicios que fueran ocasionados por las faltas de sus agentes o empleados (factores), ya que debe soportar todas las consecuencias del ejercicio de la profesión de éste y de sus obligaciones contractuales asumidas hacia tales sujetos del derecho de la navegación.³¹⁵

Así pues, cuando menos en nuestro sistema jurídico no encontramos justificación alguna para que, por el hecho de que la contraprestación económica sea mínima hacia la sociedad clasificadora, ésta se encuentre facultada para eximirse de responsabilidad. Más aún, pensamos que la

³¹⁴ Es muy importante no olvidar las bases que el derecho mercantil nos ofrece para analizar el problema, y es que en realidad la figura de “el experto” al que hacemos alusión se basa en las nociones que nuestro código de comercio vigente nos ofrece. En efecto, se reputan factores los que tengan la dirección de alguna empresa o establecimiento fabril o comercial, o estén autorizados para contratar respecto a todos los negocios concernientes a dichos establecimientos o empresas por cuenta y en nombre de los propietarios de los mismos... (art. 309) Entendido pues el carácter de factor sobre el profesionista del que hablamos, debemos también distinguir de acuerdo al propio ordenamiento mercantil, que en todos los contratos celebrados por los factores con tal carácter, quedan obligados los principales y sus bienes... (art. 313). Ahora bien, es importante apuntar también, como lo afirma el maestro Barrera Graf, que cuando el factor actúa como un *alter ego* del comerciante, y tiene el mando y el control de la empresa, y cuando, como lo permite el art. 318 del código mercantil, entre el principal y el factor existe una asociación, porque aquél interesare a éste en algunas operaciones, no se da la relación laboral, sino de prestación de servicios en un caso, o de vínculo social en otro (Barrera, Jorge, *op. cit.*, p. 214; en ese mismo sentido el autor por él citado Roberto Mantilla Molina).

³¹⁵ En ese mismo sentido por ejemplo: i) Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 46; ii) Bonnacase, Julien, *Tratado elemental de derecho civil* (citado por Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 324; iii) Scialoja, Antonio, *op. cit.*, p. 122. Si bien Ripert admite que se le puede excusar de sus faltas ligeras, pero no de su dolo o de su culpa grave.

clasificación de embarcaciones, por la trascendencia en la seguridad en la navegación que conlleva debe ser siempre de interés público, de forma que toda estipulación o pacto en contrario atentaría contra éste.

Según lo expuesto y de conformidad con los artículos 6° y 8° del Código Civil aplicable, toda cláusula que exima de responsabilidad a la sociedad de clasificación es nula,³¹⁶ ahora bien, será en cambio problema de prueba el acreditar la impericia, la negligencia, la culpa o el dolo del profesionista experto, y de ahí el de la sociedad clasificadora.³¹⁷

Por lo que ve al segundo problema, es decir, descubrir la naturaleza y consecuencias jurídicas respecto a las relaciones de los terceros no contratantes y la sociedad clasificadora, pensamos que, al no existir una relación contractual entre estos sujetos, y al no garantizar la sociedad la información proporcionada —*en principio*— podría parecer que no procedería un litigio de naturaleza civil por falta de legitimación,³¹⁸ sin embargo, las implicaciones penales que por una conducta típica, antijurídica, culpable y punible por la ley penal pudiera corresponder al experto o a los expertos que orillaron al tercero a enfocar de un determinado modo sus decisiones, sí son objeto de querrela criminal.³¹⁹

316 Recordemos los dispositivos iniciales de nuestro Código Civil: art. 6o.. La voluntad de los particulares no puede eximir la observancia de la ley, ni alterarla o modificarla. Sólo pueden renunciar los derechos privados que no afecten directamente el interés público, cuando la renuncia no perjudique derechos de tercero; art. 8o.. Los actos ejecutados contra el tenor de las leyes prohibitivas o de interés público serán nulos, excepto en los casos en que la ley ordene lo contrario.

317 Al efecto debe reiterarse la preocupación del CMI en la materia, y el convenio internacional en el que se viene trabajando para delimitar un código de conducta de las sociedades clasificadoras, así como un esquema razonable de su límite de deuda por responsabilidad derivada de su importante función pública y privada. En ese sentido ver el Libro del Año 1996 del CMI, pp. 328 y ss.

318 En ese sentido Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 47. A pesar de que a primera vista esa pudiera ser la respuesta, sería necesario analizar el caso concreto, pues es muy probable que del conjunto del supuesto se destaquen elementos que acrediten la legitimación a juicio tanto activa como pasivamente.

319 En efecto, el Código Federal de Procedimientos Penales ha indicado que la persona ofendida por un delito no es parte en el procedimiento penal, pero puede proporcionar al Ministerio Público por sí o por apoderado, todos los datos que tenga y que conduzcan a comprobar la existencia del delito, la responsabilidad del inculpado y la procedencia y monto de la reparación del daño. Ver arts. 29 y 141 de dicho código procedimental. Ahora bien, bajo nuestro criterio no es excesivo señalar que al ser uno de los bienes jurídicos tutelados la seguridad marítima (con sus distintas especificaciones), el Ministerio Público cuenta con la atribución para perseguir la conducta oficiosamente, además por la jerarquía de dicho bien tutelado, toda persona podría denunciar los hechos presuntamente delictuosos.

C. Sociedades y Asociación Internacional de Sociedades

Las sociedades clasificadoras más conocidas son las siguientes: *Lloyd's Register of Shipping* (Inglaterra); *Registro Italiano Navale* (Italia);³²⁰ *Bureau Veritas* (Francia);³²¹ *American Bureau of Shipping* (Estados Unidos de América); *Germanischer Lloyd* (Alemania); *Norske Veritas* (Noruega); *Veritas Hellenic* (Grecia); *Japanese Corporation* (Japón).

Como es natural en el derecho de la navegación, y más aún en este tipo de instituciones, digamos que en el año de 1968 cuajó en Oslo la idea de conformar la Asociación Internacional de Sociedades de Clasificación, que agrupa a algunas de las sociedades más importantes del mundo.

Por último, a pesar de que en nuestro país no cuenta con una tradición positivizada en materia de la clasificación de embarcaciones, ya la Ley de Navegación vigente pondera la utilidad de las sociedades de clasificación en su contenido normativo. Así, el artículo 61 al ahondar en las disposiciones sobre inspección naval de embarcaciones y artefactos navales, establece —según hemos venido comentando en diversas citas a pie anteriores— que la expedición de certificados de seguridad y las verificaciones correspondientes de esos objetos y su equipo de seguridad, así como la autorización de proyectos de construcción, reparación o modificación, se podrán realizar directamente por la SCT o bien por personas físicas o morales mexicanas, o sociedades clasificadoras de embarcaciones debidamente aprobadas.

V. INSPECCIÓN NAVAL

Si como ya hemos establecido, por un lado, la navegación importa al interés de la sociedad debido a la afectación ya positiva, ya negativa que

³²⁰ El registro italiano ha dado un paso adelante al otorgar un carácter oficial al famoso *R.I.N.A.* (*Registro Italiano Navale*), instituto creado —según expresa Giorgio Righetti— en Génova en el año de 1861 con el nombre de *Registro Italiano* y modificado estructuralmente en el año de 1947. El sistema de clasificación de ese instituto italiano se basa en sí respecto al buque en cuestión se siguió la regulación que él mismo prevé o bien, la de algún otro organismo, veamos: “*Il R.I.N.A. classifica le navi in due categorie, contraddistinte da due simboli di qualità, a seconda che esse siano state costruite secondo le regole tecniche stabilite dall’Istituto o altro organo riconosciuto equivalente (simbolo A) o con criteri differenti da quelli regolamentari, e quali risultino però soddisfacenti in relazione allo speciale impiego cui sono adibite (simbolo As)*” (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 987).

³²¹ Esta sociedad de clasificación fue originalmente creada en Bélgica, posteriormente se incorporó al sistema francés de derecho marítimo (Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 46).

esta actividad le puede acarrear, y por el otro, en consecuencia de lo anterior, ella se ha constituido como un servicio público que es explotada por medio un régimen de permisos y concesiones,³²² el derecho administrativo³²³ no tiene más alternativa que establecer un permanente sistema de vigilancia y control que garantice la seguridad, la higiene, la eficacia y la eficiencia de aquellos que prestan el servicio.

En efecto, el tema de la vigilancia administrativa de los buques, es fundamental para el sano desarrollo de la actividad navegatoria. Así, el sistema francés, cuna de la sistematización del derecho administrativo, ha previsto una estructura de inspección de buques a través de un sistema de visitas. Así, Georges Ripert señala que en Francia, los buques están sometidos a toda clase de visitas.³²⁴ Entre ellas:

- Una visita de puesta en servicio que obligatoriamente precede a la emisión del permiso de navegación;
- Visitas periódicas destinadas a asegurarse que son mantenidos en buenas condiciones;
- Una visita de salida que según su legislación, debería de ser ocasionada por el capitán, pero que en la actualidad es obligatoria por un inspector de navegación.

Sin embargo —y de ahí uno de los caracteres de la relevancia de las sociedades clasificadoras antes estudiadas—, los buques que tienen la primera *cota* de una sociedad de clasificación reconocida, están exoneradas de ciertas visitas reglamentarias.³²⁵

Ahora bien, como ya en su momento comentaremos, la mayoría de las normas de seguridad, salvaguarda, higiene, etcétera, respecto a la actividad navegatoria son reguladas a través de convenios internacionales, muchos de los cuales se encuentran en vigor en nuestro país e incluso

³²² Recordemos que los arts. 36 y 37 de la Ley de Navegación, así como sus correlativos de la Ley de Puertos, definen el marco jurídico para el otorgamiento de concesiones y permisos.

³²³ Recordemos que una ley de naturaleza administrativa, la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal ha señalado las atribuciones marítimas con que cuenta la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT). Así, su art. 36 fr. XIV, dispone el despacho por esa dependencia de la Administración Pública Centralizada, la regulación, promoción y organización de la marina mercante.

³²⁴ Ripert, Georges, *op. cit.*, p. 54. En ese mismo sentido: Rodiere, René, *op. cit.*, p. 50. En párrafos posteriores expondremos el sistema de otros países.

³²⁵ En ese sentido René Rodière: “*Les navires qui ont la première cote ...sont dispensés de certaines visites réglementaires...*” (Rodiere, René, *op. cit.*, p. 50).

nuestra ley de la materia hace remisión expresa a ellos.³²⁶ Sin perjuicio de que en su debido momento abordemos cada tema específico con mejor profundidad, establezcamos algunas normas que directa o indirectamente vinculan a la documentación con la que todo buque debe contar.

El capítulo VI del título tercero de nuestra Ley de Navegación, dedica el contenido de siete artículos a normar el tema de la inspección naval; veamos a continuación el fondo y la sistematización de algunas de las grandes inquietudes por establecer un sistema efectivo de vigilancia tanto de embarcaciones como de artefactos navales:

a) Existen tres formas de establecer la vigilancia naval: *las pruebas, las inspecciones y las verificaciones*. El momento para practicarlas también es variado: pueden ser iniciales, periódicas o bien, extraordinarias. En todo caso, esas formas o mecanismos de vigilancia son requisitos fundamentales para la expedición de certificados de seguridad de navegación.

Es tal la importancia de estos mecanismos que adquieren un grado de presunción *iuris tantum* de que el buque se encuentra listo para zarpar en condiciones de seguridad técnicamente satisfactorias.³²⁷ Por último, en los términos de los tratados internacionales, la autoridad marítima mexicana, está facultada para llevar a cabo el reconocimiento de certificados de seguridad a las embarcaciones extranjeras, ya sea que naveguen en nuestras aguas jurisdiccionales o al momento de pretender el arribo a puerto mexicano.³²⁸

b) Por lo que ve a la construcción, reparación o modificación significativa de buques, deberán realizarse estas actividades bajo condiciones técnicas de seguridad, en los términos de los tratados internacionales y del reglamento respectivo.

En nuestra opinión, para lograr la actualización del espíritu de la ley en este sentido es necesario que se expidan normas oficiales mexicanas, que vayan de acuerdo con la profesionalización de la navegación, pero también con la capacidad económica y humana de nuestro país.

326 Ver nuestra *Historia...*, *op. cit.*, pp. 159 y ss.

327 *Cfr.* con el art. 58 de la Ley.

328 La razón de esta norma no es aminorar la vigilancia e inspección sobre embarcaciones extranjeras, sino hacerla equivalente —en lo conducente— a la ejercida sobre embarcaciones de pabellón mexicano. Así, nuestra Ley de Navegación —en su afán internacionalista— ha incorporado por referencia el texto de prácticamente toda la normativa internacional aplicable en materia de seguridad marítima (*en sentido genérico*). Así, será aplicable —en lo conducente— la normativa en la materia de organismos especializados como por ejemplo la Organización Marítima Internacional (“OMI”) y la Organización Internacional del Trabajo (“OIT”) respectivamente.

Luego de que el proyecto para la realización de actividades como las indicadas sea aprobado, el buque se encuentra sujeto nuevamente a una serie de pruebas, inspecciones y verificaciones que acrediten su aptitud para la navegación; la instrumentación final de las cualidades del buque se incorporan a certificados de seguridad y de arqueo.³²⁹

c) Asimismo, la autoridad marítima tiene facultades de inspección y verificación respecto a las condiciones de seguridad de la carga en los buques. Para ello, puede solicitar al naviero, consignatario o al propio capitán del buque la información sobre actividades de embarque tales como: aseguramiento, estiba y trimado de la carga, entre otras obligaciones de inspección que el gobierno mexicano asuma por ratificación de convenios internacionales.³³⁰

d) El transporte de mercancías peligrosas ha requerido una especial atención por la comunidad marítima internacional; por ello, la autoridad marítima cuenta con una especial discrecionalidad para vigilar e inspeccionar un buque que transporte mercancías de esta índole.³³¹

e) Por último, y como regla de aplicación general a todo caso concreto, los propietarios, navieros, capitanes y demás tripulación están obligados a facilitar las inspecciones y verificaciones, proporcionando a la autoridad los datos e informes que le requiera, además de ordenar las maniobras solicitadas que no afecten la seguridad de la embarcación ni de las instalaciones de puerto.³³²

³²⁹ Cfr. con art. 59 de nuestra ley.

³³⁰ Cfr. con art. 62 de dicha ley. Cfr. igualmente con Sauerbier, Charles, *op. cit.*, pp. 137 y ss. El capitán Sauerbier dedica en su libro sobre operaciones de carga marítima, una serie de apartados para dar explicación a la complejidad de las actividades de planeación y operación del embarque. En efecto, tan la carga es un elemento que invariable y substancialmente afecta a la navegación; que realizada de un modo ineficaz puede ocasionar graves accidentes. Ya la doctrina y el tráfico marítimo se han encargado de la sistematización del problema a través de la instrumentación de los contratos marítimos, desarrollándose con ello toda una teoría sobre la aptitud del buque para embarcar mercancía, llamada por el sistema británico "*cargoworthiness*". En efecto, la doctrina británica no lo podría expresar de mejor manera: "*Cargoworthiness means in the first place that the vessel must be sufficiently strong and equipped to carry the particular kind of cargo which she has contracted to carry, and her cargo must be so loaded that it is safe for her to proceed on her voyage*" (Chorley & Giles, *op. cit.*, versión inglesa, p. 188).

³³¹ Al desarrollar en uno de nuestros próximos capítulos el tema de, el buque y la contaminación marítima, ahondamos en el régimen internacional de la prevención y, de modo específico la transportación de mercancías peligrosas, a la luz de convenios internacionales como el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas, al que remite nuestra Ley de Navegación en su art. 63.

³³² En caso de infracción a alguna de estas disposiciones, tendríamos que aplicar el procedimiento y las sanciones concretas que prevé el título séptimo de la ley. Además de las sanciones administrativas, nada obsta para que, quien o quienes declaren con falsedad algún aspecto del estado del buque o de la carga, encuadren su conducta en un tipo delictual. Así, el art. 247 del Código Penal

Ahora bien, la autoridad marítima también tiene un límite de actuación frente al particular. En ese sentido, el texto y espíritu de la ley suponen la no interrupción de su objeto mismo: la navegación. Para ello, toda inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación, por una autoridad administrativa o judicial, se harán a bordo de ésta o en las oficinas de la capitanía de puerto en que se encuentre el buque, y siempre se devolverán a la embarcación sus documentos.³³³

Finalmente, todas las verificaciones, inspecciones, pruebas, experimentos, reparaciones de material averiado y demás mecanismos que coadyuvan a que la autoridad marítima entre en conocimiento del estado integral que guarda el buque, deben ser pagadas por los propietarios o navieros. No podría ser menor la obligación, ya que en todo régimen de servicio público, la autoridad debe velar por la salvaguarda del interés público, mediante mecanismos que le permitan verificar la calidad de éste,³³⁴ además la constante verificación de las condiciones de un buque, con independencia de su costo, garantizan a los propios navieros la eficacia y eficiencia de su servicio.

VI. DOCUMENTACIÓN DEL BUQUE

1. *Aproximación*

Como atinadamente señala el maestro Diez Mieres, el buque acredita los atributos de su personalidad por medio de los documentos públicos, que varían según las legislaciones.³³⁵ Nosotros agregaríamos a los documentos que acreditan los atributos de su personalidad otros más que si bien no describen su naturaleza, sí en cambio coadyuvan al destino mismo del buque: la navegación, así como a su fin económico: la transportación de personas, animales o cosas.³³⁶

Federal es contundente: “I. Al que interrogado por alguna autoridad pública distinta de la judicial en ejercicio de sus funciones o con motivo de ellas faltare a la verdad”.

³³³ Art. 64, pfo. 2o.

³³⁴ Ver el artículo antes citado del iusadministrativista mexicano Hamdan, Fauzy, *op. cit.*

³³⁵ Diez, Alberto, *op. cit.*, t. I, p. 99. En efecto, en el sistema argentino de la navegación, —señala dicho autor—, la nacionalidad y el domicilio se prueban con la matrícula; mientras que la propiedad del buque, por un testimonio de escritura de dominio.

³³⁶ A pesar de que nosotros equiparamos para efectos didácticos los certificados de tipo administrativo y propiamente la documentación del buque, las leyes de la materia tienden a separarlos. Por ejemplo, la argentina establece por un lado los certificados de seguridad, y por el otro lado la

Con independencia pues de la legislación, lo que la documentación de un buque debe acreditar son todos aquellos elementos que resulten necesarios para individualizarlo, acreditar su navegabilidad, asentar los hechos o actos que se producen durante la navegación.³³⁷ Su importancia no sólo es inherente al buque, sino que tiene consecuencias jurídicas tanto frente a la autoridad,³³⁸ como frente a terceros.

2. Derecho comparado

La documentación del buque es, lógicamente, un tema común a toda legislación. Así, en algunas de ellas, las disposiciones relativas se encuentran más o menos diseminadas, en otras en cambio se encuentran vinculadas y sistematizadas. Veamos algunos ejemplos:

A. Inglaterra

En el derecho británico, por ejemplo, la documentación del buque se encuentra inmersa en la regulación de cada uno de los actos de su utilización o bien, en aquellos que afectan, desde el ángulo iusadministrativista, la navegación de éste. Así por ejemplo, los certificados de construcción, de sanidad, de seguridad del equipamiento, etcétera son algunos de los documentos de naturaleza administrativa con que debe contar el buque.

Así, para el derecho británico la medida más efectiva para asegurar la navegabilidad del buque, luego de las respectivas visitas de control y vigilancia, son los certificados que acreditan que todo aquello necesario para la navegación ha sido cumplimentado.³³⁹

documentación que todo buque debe tener a bordo (*cf.* con arts. 80 y 84 de la Ley de Navegación argentina). Así, por un lado encontramos aquellos documentos que acreditan los atributos de su personalidad, y por el otro documentos de operación y vigilancia administrativa.

³³⁷ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 289.

³³⁸ En efecto, como ya hemos estudiado, la autoridad marítima debe velar por el sano ejercicio de la navegación, para lo cual vigila e inspecciona de modo sistemático a las embarcaciones. Sin embargo, esta labor fiscalizadora no se podría llevar a cabo, sino fuera mediante la realización de actos administrativos específicos que se instrumentan mediante la expedición de documentos que traen aparejado un valor probatorio determinado.

³³⁹ Gran parte de la regulación inglesa en materia de certificados y documentación, ha derivado de la Convención de Londres del 10. de noviembre de 1974 para la salvaguarda de la vida humana en el mar, su protocolo del 17 de febrero de 1978 y sus enmiendas del 9 de noviembre de 1988 (conocida la convención y protocolos con las siglas de S.O.L.A.S. Así pues, entre los ordenamientos

B. Italia

Por lo que ve al derecho italiano, ya el viejo maestro Antonio Scialoja nos dice que hasta el siglo XVII los libros de a bordo, eran llevados por un oficial especial del buque: el escribano. Caída esta institución en desuso, el código francés asignó al capitán la obligación de llevar un diario náutico, debiendo anotar en él las entradas y gastos referentes al buque y todo lo que hubiera podido dar lugar a rendición de cuentas o reclamación judicial. Pero debido a la insuficiencia de esta disposición, en la práctica sólo se anotaban en el libro obligatorio los sucesos relativos a la conducción del buque, y para su administración se llevaba un libro no oficial.³⁴⁰

En la actualidad, el Código de la Navegación de Italia establece que las cartas de a bordo son,³⁴¹ para las naves mayores, el acta de nacionalidad, y la lista del equipaje. Otros de los documentos con que debe contar el buque a bordo según el ordenamiento italiano son: el certificado de registro (arqueo), el certificado de clasificación, el certificado de navegabilidad, el certificado de francobordo, los certificados de visita, los documentos aduaneros y sanitarios y el diario náutico³⁴² así como todos los otros libros señalados por ley o por reglamento. En síntesis, los dos grandes rubros de documentación del buque en el derecho de la navegación italiana son: las cartas de a bordo y los libros de a bordo.³⁴³

de naturaleza administrativa que integran el *Shipping Law* británico, y a partir de los cuales se genera la expedición de certificados se encuentran: *the Merchant Shipping (Cargo Ship Construction and Survey) Regulations 1984*; *the Merchant Shipping (Navigational Equipment) Regulations 1984*; *the Merchant Shipping (Radio Installations) Regulations 1980*; *the Merchant Shipping (Radio Installations Survey) Regulations 1981*; *the Merchant Shipping (Fire Protection) Regulations 1984*; *the Merchant Shipping (Life Saving Appliances) Regulations 1980*; *the Merchant Shipping (Cargo Ship Safety Equipment Survey) Regulations 1981*. Son pues esos, los reglamentos de mayor importancia que originan la expedición de certificados navales (Chorley & Giles, *op. cit.*, versión inglesa, pp. 85 y ss.).

³⁴⁰ Antes de la expedición del *Codice della Navigazione* de ese país, el Código de Comercio estipulaba que el conjunto de los libros de a bordo se denominaban diario náutico (art. 500); debía ser llevado por el capitán y se dividía en cuatro distintas partes: diario general, o de contabilidad, diario de navegación, diario de escotilla o manual de a bordo, inventario de a bordo (*cf.* con Scialoja, Antonio, *op. cit.*, pp. 136 y ss.).

³⁴¹ Art. 169 del *Codice della Navigazione*.

³⁴² Al igual que su ordenamiento antecesor, el código navegador italiano ha dividido el libro náutico en: inventario de a bordo; diario general y de contabilidad; diario de navegación; diario de carga o diario de pesca, según el destino de la nave. Así pues, los arts. 169-178 del Código italiano establecen la regulación de los documentos de a bordo.

³⁴³ Lefevbre, Antonio, *op. cit.*, pp. 323 y ss. Al igual que en la mayoría de los ordenamientos de nuestro desarrollo histórico, el código de la navegación de esos país ha dispuesto la existencia

Ahora bien, en cuanto a la eficacia probatoria de los libros de a bordo en el sistema italiano, digamos que el tema es esclarecido por el mismo código en su artículo 178. En efecto, las anotaciones efectuadas por el capitán en el ejercicio de funciones públicas hacen plena prueba, mientras que las anotaciones sobre el diario náutico relativas a la administración, así como a la gestión comercial de la embarcación, pueden hacer prueba también a favor del armador cuando son regularmente efectuadas, sin embargo, pueden también hacer prueba en cada caso contra el armador.³⁴⁴ El problema de la eficacia probatoria sin embargo, no ha dejado de dar origen a interesantes litigios, a partir de los cuales se ha ido también desarrollando el tópico.³⁴⁵

C. Argentina

Por último, fiel a su tradición e influencia, la ley de la materia argentina, ordena y sistematiza la documentación de las embarcaciones. En efecto, dentro del título relativo a las normas administrativas, la Ley de Navegación de ese país dispone, en su artículo 83, que los buques y artefactos navales, según corresponda, de acuerdo con la reglamentación, deben tener a bordo la siguiente documentación: certificado de matrícula, libro de rol, certificado de arqueo, de seguridad y de francobordo, documentación sanitaria, diario de navegación, diario de máquinas, lista de pasajeros, libro de quejas (en los buques de pasajeros), licencia de ins-

de un diario náutico, que se compone de un inventario de a bordo; un diario general de contabilidad; un diario de navegación y finalmente, un diario de carga (arts. 370 y ss. del Reglamento para la navegación marítima).

³⁴⁴ *Idem, supra*, pp. 327 y 328. A pesar de que el sistema italiano no equipara en estricto sentido al buque con la empresa mercantil, sí exige como a tal empresa, la documentación probatoria de sus actos, veamos: “de osservare inoltre che la nave, in sé considerata, non concreta un’impresa commerciale in senso proprio; peraltro il giornale nautico, come gli altri libri, anche se reca la documentazione di eventi relativi a una singola nave, non cessa, nella maggioranza dei casi, di documentare fatti che si riferiscono all’impresa nella quale la nave si inserisce. Sotto questo aspetto, i libri della nave possono considerarsi libri dell’impresa”.

³⁴⁵ En efecto, ha habido importante interpretación ante un tema de tal relevancia procesal. Entre los fallos que aclaran el particular se encuentra éste que establece la eficacia probatoria de los documentos sólo respecto a los actos públicos, no así frente a los actos privados que tienen un efecto como el del resto de los documentos mercantiles. Veamos: “I libri di bordo hanno valore di atti pubblici per le annotazioni di atti pubblici in essi contenuti, quali atti di stato civile e testamenti, mentre per le altre registrazioni di carattere privato, quali la velocità e la rotta tenuta dalla nave, hanno la stessa efficacia dei libri di commercio purchè tenuti regolarmente...” (Trib Genova, 28 giugno 1940; referido en Righetti, Giorgio, Codice della Navigazione annotati..., *op. cit.*, p. 212).

talación radioeléctrica, diario de radio, si corresponde de acuerdo con las reglamentaciones internacionales, un ejemplar de la Ley de Navegación, y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos.

El libro de rol es sin lugar a dudas, uno de los documentos de mayor importancia, ya que versa sobre la vida humana embarcada. En efecto, ese libro debe expresar necesariamente, el nombre y matrícula del buque, y el nombre, apellido, nacionalidad, edad, estado civil, domicilio y número de matrícula del capitán y de los demás tripulantes, con indicación de la habilitación y empleos correspondientes; así como las condiciones de los contratos de ajuste, en la forma que establece la norma laboral específica.³⁴⁶

Por su parte, en el diario de navegación, uno de los documentos más antiguos de la navegación, se asientan —de conformidad con la ley argentina—, los acontecimientos de la navegación y todas las novedades ocurridas a bordo durante el viaje, relativas al buque, tripulación y pasajeros.³⁴⁷ Al llegar el buque a puerto, la autoridad marítima, si éste es argentino, o el cónsul, si se trata de puerto extranjero, deben visar el diario de navegación e inutilizar los blancos que se hayan dejado entre sus anotaciones, según dispone el artículo 87 de la propia ley.

También el sistema argentino ha intentado solucionar el problema del valor probatorio de los documentos del buque. Así, los asientos que el capitán haga en el diario de navegación en calidad de funcionario público valen como instrumento público. El valor probatorio de todo otro asiento en el mismo libro, así como la exposición levantada con relación a estos asientos, ante la autoridad marítima o cónsul argentino, está sometido, en cada caso, a apreciación judicial (artículo 209).

El valor probatorio de los libros de a bordo —explica Domingo Ray— está en directa relación con el carácter de los asientos contenidos en los mismos. De tal modo, algunos tienen interés exclusivamente entre las partes, son de carácter privado, como por ejemplo las anotaciones referentes a la carga o bien las relacionadas con las vinculaciones entre capitán, armador y tripulantes. Otros en cambio —sigue el maestro argen-

³⁴⁶ Ver art. 85, Ley de Navegación argentina.

³⁴⁷ Los datos que especialmente deben ser asentados en el diario de navegación, de acuerdo al ordenamiento argentino (art. 86), son: *a.* La situación, derrota y maniobras realizadas por el buque; *b.* Las observaciones meteorológicas e hidrográficas efectuadas a bordo; *c.* Los actos cumplidos por el capitán en su carácter de funcionario público; *d.* Las actas de los consejos celebrados por los oficiales; *e.* Toda otra circunstancia establecida en leyes y reglamentos.

tino—, son asientos de interés público, puesto que el capitán está actuando en representación de la autoridad.³⁴⁸

3. *Derecho nacional*

Como decíamos antes, la necesidad humana de llevar un registro de los acontecimientos no es ajena al derecho de la navegación. Así, las fuentes históricas del derecho, prácticamente de cualquier legislación del mundo, ofrecen ejemplos de cómo ya desde la antigüedad se regulaba la necesidad de asentar en diversas formas de “libros” todo aquello relevante para el destino del buque y aquellos que lo tripulaban. Pese a la brevedad de nuestros comentarios, observemos el desarrollo de este tema en nuestro derecho patrio. Veamos:

A. *Ordenanzas de Bilbao*

Este legendario documento es rico en disposiciones de derecho administrativo. En cuanto a la documentación que todo navío debía de llevar, fue claro en establecer la grave responsabilidad del capitán o maestre de navío en tener a bordo —entre otros— un libro encuadernado y foliado en que asentara los registros de la carga recibida, los nombres, sueldos y demás aspectos sobre su tripulación; además debía de llevar obligatoriamente el texto mismo de las Ordenanzas.³⁴⁹

B. *Códigos de Comercio (1854, 1884 y 1889)*

De un modo más o menos similar nuestros códigos mercantiles han regulado la obligación de los capitanes de buques de llevar consigo cierta documentación.³⁵⁰ Así pues, el último de ellos engloba la documentación

³⁴⁸ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 291. Este razonamiento es igualmente válido y aplicable en nuestro sistema.

³⁴⁹ En efecto, entre otras disposiciones, las Ordenanzas de Bilbao, en su capítulo XXIV (De los capitanes de navíos), numerales VIII y siguientes establecía la obligatoriedad de contar con diversos documentos “Todo Capitan, ó Maestre de Navío deberá tener abordo un libro encuadernado y foliado, en que ponga la cuenta, y razon de la carga que recibiere... Tambien será de la obligacion de cada Capitan, ó Maestre tener abordo estas Ordenanzas...”

³⁵⁰ Los arts. correlativos en cada código son: Código de 1854: art. 500; Código de 1884: art. 1075; Código de 1889: art. 686.

que los anteriores requerían, además de otros elementos que daban mayor seguridad a la actividad navegatoria.

De tal forma, el capitán debía tener a bordo, antes de emprender el viaje, un inventario detallado del casco, máquinas, aparejo, pertrechos, respetos y demás pertenencias del buque; la patente de navegación, el rol de los individuos que componían la dotación del buque y los contratos con ellos celebrados; la lista de pasajeros, la patente de sanidad; la certificación del registro que acreditara la propiedad del buque; así como todas las obligaciones que hasta aquella fecha pesaran sobre él; los contratos de fletamento o bien copias autorizadas de ellos; los conocimientos o guías de carga y el acta de la visita o reconocimiento pericial, si se hubiere practicado en el puerto de salida.

Asimismo, el capitán del buque debía llevar un ejemplar del Código de Comercio, y tener tres libros sellados, foliados y firmados por la autoridad marítima. El primero de ellos era el diario de navegación, en él se anotaban los aspectos más técnicos de la navegación. El primero se denominaba libro de contabilidad, en el que se anotaban todos los ingresos y egresos que en su actividad de transportación se iban arrojando. El último, titulado libro de cargamentos, contenía la entrada y salida de toda la mercancía con expresión de los consignatarios, fletes, etcétera.

C. *Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963*

Nuestra anterior ley de la materia, ubicó la obligación de contar con cierta documentación, ya no directamente en los deberes del capitán, sino en el relativo al régimen y operación de los puertos. Así, con un mayor grado de especificidad que cualquiera de los ordenamientos anteriores, citaba cada uno de los certificados y documentos necesarios para que la autoridad marítima, otorgara el permiso de entrada a puerto, o bien al arribo de puertos extranjeros.

De tal modo, para el primero de los efectos, requería: despacho de navegación; manifiesto de carga; lista de pasajeros, en su caso, rol de tripulantes, diario de navegación.³⁵¹ En cambio, a los buques extranjeros o nacionales procedentes de un puerto extranjero se les exigía además de los documentos anteriores: patente de sanidad, relación de pasajeros que

351 Ver art. 36 de esa ley y *cfr.* con el art. 39 de la ley vigente.

habrían de internarse en el país y de los que volverían a embarcar, declaración de explosivos o cualesquier otra mercancía peligrosa que se hallara a bordo y certificado de arqueo.³⁵²

D. Ley de Navegación de 1994

El cambio que ha ofrecido nuestro ordenamiento vigente en este tema, atiende por un lado a la tradición y normativa internacional, por el otro a las cada día crecientes especificaciones técnicas en la transportación de personas, animales o cosas.³⁵³ Al contar en nuestros días con una Ley de Puertos —a diferencia de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que también regulaba esa materia—, la ubicación del tópico ha cambiado sólo nominalmente.

Ahora encontramos la mayoría de la documentación requerida en el capítulo relativo al arribo y despacho de embarcaciones, aunque de algunos otros dispositivos se entiende el deber de contar con otra documentación no ubicada en ese capítulo del título tercero de la Ley, dedicado a la navegación.

Así, dentro de los documentos que no se ubican directamente en dicho capítulo se encuentran:

a) El certificado de matrícula, derivado de la inscripción de una embarcación o de un artefacto naval en el Registro Público Marítimo Nacional, debe permanecer a bordo como documento probatorio de su nacionalidad mexicana (artículo 9º);

b) Por lo que hace a la tripulación del buque, cada uno de sus integrantes deben, luego de acreditar su capacidad técnica o práctica, contar con el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana (artículo 23);

c) Los deberes específicos de los oficiales en la labor navegatoria, se encuentran asentados en el llamado libro de consignas. Su contenido es de obligado cumplimiento de dichos oficiales de acuerdo a su jerarquía (artículo 26).

³⁵² Ver art. 37 de esa ley y *cfr.* con el art. 41 de la ley vigente.

³⁵³ Al criticar las disposiciones de la Ley de la Navegación en materia, el maestro Salgado indica la importante omisión de no incluir entre los libros necesarios, el de máquinas, el de carga y el de contabilidad; a ellos debemos agregar el libro de registro de hidrocarburos y todos los que establezcan los tratados internacionales a los que México se encuentre vinculado, *cfr.* Salgado, José, *Dictamen...*, *op. cit.*, p. 4.

Por último, ya nos hemos referido a los certificados que la autoridad marítima, mediante el respectivo acto administrativo, expide en relación a la seguridad de la emarcación. Estos documentos son de algún modo identificados en el capítulo que hemos mencionado, por lo que en estricto sentido no deben ser ubicados fuera de él (arts. 39, 41 y 58).

Ahora bien, la documentación que nuestro régimen de arribo y despacho de embarcaciones vigentes ha sido motivado en dos de las tres distintas especies de navegación que la propia ley determina.³⁵⁴ Veamos:

La autoridad marítima mexicana, para autorizar el arribo a puerto a las embarcaciones, exigirá (artículo 39):

1. *En navegación de cabotaje:*

- Despacho de salida del puerto de origen;
- Manifiesto de carga y declaración de mercancías peligrosas;³⁵⁵
- Lista de tripulantes, y en su caso, de pasajeros;³⁵⁶ y
- Diario de navegación.³⁵⁷

2. *En navegación de altura:* además de los documentos señalados en la fracción anterior:

- Autorización de libre plática;
- Patente de sanidad;

³⁵⁴ Ver el art. 32 de la Ley. *Navegación interior:* realizada dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro; *Navegación de cabotaje:* realizada por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos; *Navegación de altura:* realizada por mar entre puertos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puertos extranjeros. La razón de que nuestro régimen de documentación excluya a la navegación interior, es que de acuerdo a los cuerpos de agua tierra adentro y vías navegables no marítimas con las que cuenta nuestro país, es claro que tal tipo de navegación es sólo efectuado por embarcaciones menores (menos de 500 unidades de arqueo bruto o de 15 metros de eslora), para las cuales existe un régimen simplificado (art. 39, último párrafo).

³⁵⁵ Además de las leyes nacionales aplicables, hay que estar a lo contenido en el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas como texto normativo de tal manifiesto.

³⁵⁶ Este documento se conocía en nuestros anteriores ordenamientos como libro de rol; incluye pues el listado con los datos específicos de la tripulación.

³⁵⁷ A pesar de que nuestra ley no sistematiza el contenido del diario de navegación, es claro en los usos marítimos, además del contenido de diversas legislaciones, que abarca aspectos tales como: la situación, derrota y maniobras realizadas por el buque; las observaciones meteorológicas e hidrográficas efectuadas a bordo; los actos cumplidos por el capitán en su carácter de autoridad pública; además de todo lo que las leyes especiales así obliguen. *Cfr.* con el art. 84 de la Ley de Navegación argentina, o bien con el art. 169 del Código italiano de la navegación.

- En su caso, lista de pasajeros que habrán de internarse en el país y de los que volverán a embarcar;
- Certificado de arqueo;
- Declaración general;
- Declaración de provisiones a bordo, y
- Declaración de efectos y mercancías de la tripulación.

Además, la ley prevé, que en caso de embarcaciones menores, se establecerá un régimen simplificado en el reglamento respectivo.

De igual forma, conforme se establezca en el reglamento respectivo, para hacerse a la mar, las embarcaciones requerirán de un despacho del puerto que expedirá la autoridad marítima, para lo cual se exigirá (artículo 41):

- Patente de sanidad;
- Certificado de no adeudo o garantía de pago por el uso de infraestructura o daños causados a ésta;³⁵⁸
- Certificados de seguridad que demuestren el buen estado de la embarcación; y
- Cálculo y plan de estiba de la carga.³⁵⁹

Es importante señalar que, según la disposición expresa, los despachos quedarán sin efecto si no se hiciera uso de ellos dentro de las 48 horas siguientes a su expedición.

Debemos de recordar, que el capitán es una autoridad marítima, por lo que como tal, está investido de ciertas atribuciones de funcionario público federal, de modo tal que en lo que respecta al valor probatorio de los asientos que éste haga respecto a actos de derecho público en el

³⁵⁸ La doctrina británica ha formulado toda una teoría general sobre lo que en la lengua inglesa se conoce como los *Maritime liens*. Sin perjuicio de que en su momento los estudiemos con mayor cuidado, sólo apuntemos en cuanto al tópico concreto de la nota, que en este caso, el acreedor cuenta con una acción *in rem*, para cobrarse sus servicios, de modo que este certificado propicia la seguridad de los prestadores de servicios portuarios de que no serán presa de ningún ilícito, por el que los navieros rehuyan su obligación de pago.

³⁵⁹ Ya antes hemos hablado del desarrollo del tema de la *Cargoworthiness* del derecho británico. Hemos dicho que la aptitud integral del buque para recibir y transportar segura y eficazmente la mercancía es un elemento esencial en el transporte. Para ello, la actividad ingenieril del capitán, oficiales y demás sujetos de tierra, son indispensables para planear y calcular de la mejor manera la estiba de la carga.

diario de navegación, éstos tienen un valor probatorio pleno, derivado de su calidad de instrumentos públicos.³⁶⁰

Ahora bien, si de acuerdo al artículo 6º, fracción II, de nuestra Ley de Navegación, el capitán ejerce la autoridad marítima, que en todo caso radica en el Ejecutivo Federal; debemos entender que, atendiendo a lo dispuesto por el artículo 129 del Código Federal de Procedimientos Civiles, supletorio de la misma ley de acuerdo a su artículo 5º, todo documento de derecho público que el capitán suscriba debe ser considerado instrumento público, con las consecuencias procesales que ello tiene.

Sin embargo, debemos también aclarar en cuanto al valor probatorio de los documentos de derecho privado, que, si bien el capitán, en su calidad de representante del naviero en materia mercantil, puede obligar tanto al buque mismo como a tal sujeto, todos aquellos instrumentos que suscribe sin su investidura de autoridad no tienen la jerarquía de instrumentos públicos, ni por tanto gozan de valor probatorio pleno.

Con toda claridad señala Domingo Ray³⁶¹ al respecto, que el valor probatorio de los libros a bordo está en directa relación con el carácter de los asientos contenidos en los mismos, por lo cual algunos tienen interés exclusivamente entre las partes, siendo de carácter eminentemente privado; pero otros, en cambio son asientos de interés público.

Por último, es también consecuencia natural en nuestro sistema procesal, como antes apuntábamos, que los instrumentos suscritos por el capitán, investido sólo como representante comercial pero no como autoridad mexicana, tienen un valor probatorio relativo entre las partes en conflicto, que en todo caso, tendrá que ser valorado por el juez al dictar su sentencia.³⁶²

³⁶⁰ Ver el art. 25 de nuestra ley; en especial su fracción II, ello relacionado con las funciones del capitán a bordo de las embarcaciones: "Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán".

³⁶¹ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 291.

³⁶² En efecto, de conformidad con el art. 197 del Código Federal de Procedimientos Civiles, el tribunal goza de la más amplia libertad para hacer el análisis de las pruebas rendidas, para determinar el valor de las mismas, unas frente a las otras, y para fijar el resultado final de dicha valuación contradictoria, a no ser que la ley fije las reglas para hacer esta valuación, observando sin embargo, respecto de cada especie de prueba, lo establecido por el capítulo relativo a la valuación de las pruebas de ese código procedimental.

VII. BAJA Y CANCELACIÓN DE MATRÍCULA

1. *Aproximación*

En el presente capítulo se intentará hacer una descripción del *ser* y de la *pérdida del ser* físico-jurídico del buque. Hemos ya analizado los elementos que integran su existencia, ahora debemos repasar aquellos actos que derivan en la pérdida de su ser. Esos actos pueden revestir una naturaleza solo física que traiga aparejadas consecuencias jurídicas o bien puede sucederse mediante actos jurídicos que si bien eliminan el ser jurídico del buque para efectos de nuestro registro nacional, no involucran la pérdida de su ser en un sentido físico.³⁶³

Para el breve estudio de este apartado no ahondaremos en la escasa sistematización de la mayoría de las legislaciones consultadas, sino que profundizaremos un poco más en los sistemas que, a nuestro parecer, mejor regulan el tema particular: el italiano y el argentino.

2. *Sistema italiano*

Giorgio Righetti, al analizar las causales de cancelación que plantea el Código de la Navegación italiano en relación al Reglamento de la Navegación Marítima, ha sido uno de los autores que con mayor profundidad a tratado el tema en su país.³⁶⁴ Dicho autor, ha segmentado su estudio en aspectos como la cancelación en sí, su naturaleza y efectos jurídicos, la cancelación por inscripción de la nave en un registro extranjero, etcétera. En efecto, el ordenamiento italiano ha sido —en nuestra opinión— el que de mejor manera ha sistematizado la pérdida jurídica del ser del buque.

Así pues, de acuerdo al Código italiano, la cancelación de la inscripción se puede dar por cuatro supuestos básicos: porque se haya perdido o bien se presuma perdida; porque haya sido demolida; porque haya perdido los requisitos establecidos para la nacionalidad; porque haya sido inscrita en un registro extranjero, salvo en el caso que resulte que al régimen de suspensión a seguido el de la locación del buque a casco

³⁶³ Así pues, habrá que analizar los casos específicos que plantea el art. 13 de nuestra Ley de Navegación, comparando su contenido con diversos sectores de la doctrina y legislación extranjeras.

³⁶⁴ Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1011 y ss.

desnudo. De este modo, luego del acto de cancelación, la autoridad marítima debe retirar los documentos de a bordo.³⁶⁵

A pesar del número, en apariencia limitativo, de las causas de cancelación de la matrícula en el derecho italiano, la doctrina ha señalado que tal lista no incluye todos los supuestos que efectivamente se actualizan, por ejemplo, el cambio de destino del buque, su transformación física, supuestos que importan la pérdida necesaria de los presupuestos de la inscripción.³⁶⁶

En efecto, si la aptitud para la navegación y el destino para navegar son los elementos esenciales de todo buque, resulta lógico —como bien apunta la doctrina italiana— que a las embarcaciones mayores o bien las construcciones flotantes móviles, les sea cancelada su matrícula o registro, cuando han perdido definitivamente la aptitud *ad navigandum*, y en particular la de la flotación, como en la hipótesis de que sea transformas en objetos fijos, tales como un hotel, un museo o cualquier otro establecimiento inmóvil.³⁶⁷

3. Sistema argentino

Tras seguir un esquema generalmente similar al italiano, la Ley de Navegación argentina dispone en su artículo 55, la eliminación de un buque o artefacto naval de la matrícula nacional. Así, tal acto debe darse cuando ocurra alguno de los cuatro supuestos siguientes: por innavegabilidad absoluta o pérdida total comprobada y declarada por la autoridad marítima; por la presunción fundada de pérdida, después de transcurrido un año desde la última noticia del buque o del artefacto naval; por desguace; por cancelación de la inscripción a solicitud de su propietario.

De modo coincidente con lo señalado por el jurista argentino Malvagni, en la exposición de motivos de su proyecto de ley, autores como

³⁶⁵ Así lo previene el art. 163 de tal código marítimo, en relación al 345 del Reglamento de navegación marítima, que preceptúa los modos de efectuar dichas cancelaciones (recordemos que a las embarcaciones mayores se les cancela la matrícula, mientras que a las menores se les cancela el registro). A continuación los modos específicos establecidos de modo reglamentario del sistema italiano: “1. Per la perdita effettiva o presunta, in base al processo verbale compilato dall'autorità marittima mercantile ovvero dall'autorità consolare; 2. Per la demolizione, in base al relativo verbale; 3. Per la perdita dei requisiti di nazionalità, in base al certificato di dismissione di bandiera; 4. Per il passaggio in altra matricola o in altro registro, in base alla comunicazione da parte dell'autorità competente dell'avvenuta nuova iscrizione”.

³⁶⁶ Gaeta, voce Nave, p. 629, citado por Giorgio Righetti, *op. cit.*, p. 1011.

³⁶⁷ Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1012 y 1013.

Beltrán Montiel apuntan que el otorgamiento de la matrícula, así como su cancelación, configuran actos de derecho público propios de las facultades discrecionales que competen al Estado en su esfera.³⁶⁸

Ahora bien, una vez otorgada la eliminación de la matrícula, la autoridad marítima debe proceder a hacerla efectiva, para lo que requiere el certificado de libre disponibilidad, del Registro Nacional de Buques además de cumplimentar los demás requisitos que se exijan por el reglamento respectivo.³⁶⁹

Por último, el propio texto de la ley establece los recursos con que cuenta el particular ante la autoridad marítima. Así, la inscripción o eliminación de un buque o artefacto naval en la matrícula nacional son autorizadas siempre que no afecten intereses públicos. Sin embargo, las decisiones administrativas del organismo argentino competente son recurribles dentro de los 15 días posteriores a la notificación de esa resolución.

4. *Sistema mexicano*

Nuestras leyes especiales han establecido diversas causales que legitiman la actuación de la autoridad en la cancelación de la matrícula.³⁷⁰ Así, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, preveía en su artículo 91 la cancelación en los siguientes casos: por disposición de la autoridad marítima cuando se tratara de embarcaciones comprendidas en las fracciones II, III, IV y V del artículo 90 del mismo cuerpo legal;³⁷¹ por resolución judicial, o bien, en el caso de la dimisión de bandera.

³⁶⁸ Beltrán, Luis, *op. cit.*, pp. 91 y ss. al comentar la Exposición de Motivos de la Ley de Navegación de su país.

³⁶⁹ Así lo dispone el art. 57 de la ley argentina. Es conveniente comentar también que de conformidad con el art. 58 del mismo ordenamiento, el régimen de registro y cancelación de la inscripción de los buques y artefactos navales, en todo cuanto no esté previsto por la Ley de Navegación, rige el Registro Nacional de Buques, en específica reglamentación.

³⁷⁰ En relación con la pérdida de la matrícula o registro del buque nacional, el maestro Salgado y Salgado considera que la Ley de Navegación vigente dejó sin valor todas las disposiciones que permiten la inversión extranjera en las empresas marítimas nacionales; señala igualmente que por lo mismo, no pueden ser propietarios o poseedores de embarcaciones mexicanas por extranjeros, de acuerdo al art. 10 de la misma Ley de Navegación (ver Salgado, José, *Dictamen.... op. cit.*, p. 4.).

³⁷¹ Los supuestos aludidos son: los abandonados en aguas de jurisdicción nacional, los incautados o expropiados por las autoridades mexicanas; los capturados a enemigos, considerados como buena presa, los que sea propiedad del Estado.

La Ley de Navegación vigente ha listado un mayor número de supuestos que se encuentran mejor adecuados a la normatividad internacional. Veamos cuáles son estos (artículo 13):

- Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;³⁷²
- Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;³⁷³
- Por su destrucción o pérdida total;
- Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;³⁷⁴
- Por su venta, adquisición o cesión a favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;³⁷⁵
- Por resolución judicial;
- Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.³⁷⁶

³⁷² Así, como requisito previo a cancelar por este motivo, tendría que haber una negativa fundada y motivada de la autoridad marítima para expedir, de conformidad con los arts. 39, 41, 58 y demás relativos, los certificados de seguridad de navegación y demás certificados en materia sanitaria; de lo contrario, no habría los elementos periciales objetivos que fundaran la resolución de tal autoridad. Por lo que, con apoyo en los arts. 14, 16 y 103 constitucionales, además de los relativos de la Ley de Amparo, bien podría intentarse una demanda de amparo, buscando en todo caso haber satisfecho el principio de definitividad de esa materia incoando los procedimientos y procesos pertinentes.

³⁷³ Entendemos en este supuesto, que si luego de haber ocurrido un siniestro sobre el buque en cuestión, éste estuviera imposibilitado para la navegación en más de un año pero que al propio tiempo se sometiera a las reparaciones necesarias, siendo que éstas determinaran su nuevo estado de navegabilidad después de ese año; se cancelaría su matrícula anterior y se expediría una nueva. Pero si las reparaciones no hubieran terminado en ese lapso de tiempo y el buque ya es apto para navegar, aunque de hecho no se encuentre ya realizando esa actividad, la autoridad marítima no tendría razón en cancelar su matrícula.

³⁷⁴ La intención de nuestra ley, según consta en su exposición de motivos y diario de debates (ver nuestra *Historia...*, *op. cit.*, pp. 113 y ss.), ha sido la de regular sobre todo, la navegación con fines comerciales. De modo que el régimen previsto para embarcaciones menores de recreo o deportivas para uso particular ha sido escindido del establecido para las demás embarcaciones.

³⁷⁵ El derecho de persecución y la declaratoria de “buena presa” de las embarcaciones, además de otros muchos aspectos de sumo interés son tratados de modo extraordinario por el maestro mexicano Alejandro Sobarzo, *op. cit.*, pp. 281 y ss. Nosotros también lo abordaremos en esta obra.

³⁷⁶ A pesar de que nuestra legislación no establece una regulación detallada —como la italiana— respecto a la dimisión de bandera, sí señala como requisito que la autoridad marítima sólo autorizará

En apariencia, el legislador ha pretendido establecer estas ocho fracciones como números cerrados, es decir, ha limitado las causas de cancelación a las anotadas.

Sin embargo, debemos decir por un lado que en el propio texto legal al regular el desguace de las embarcaciones, indica que tal operación tiene que ser autorizada al propietario por la SCT en el lugar y por un plazo determinado, siempre que no perjudique la navegación y los servicios portuarios, previa baja de su matrícula y con la constitución de una garantía suficiente para cubrir los gastos que pudieran originarse por daños y perjuicios a las vías navegables, instalaciones portuarias, medio marino, etcétera.³⁷⁷ Así, a pesar de que el desguace no es, en estricto sentido, causa de la cancelación, sino que toda operación de desguace debe necesariamente estar precedida de la autorización administrativa y

la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación o artefacto naval, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales, y exista una constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes (art. 13 *in fine*). En efecto, al igual que en el caso del desguace no hay una cancelación oficiosa por parte de la autoridad marítima, sino que el naviero, por conveniencia comercial dimitte, renuncia a la bandera mexicana para posteriormente optar por otra. Así, al dimitir de la bandera, deja de tener la nacionalidad mexicana, y de gozar del tratamiento y de los beneficios que gozan nuestras embarcaciones; así cambia su estatuto jurídico al del pabellón que a partir de ese momento vaya a enarbolar, ya que, como después veremos, todo buque debe tener una nacionalidad, toda vez que de no tenerla sería considerado como “pirata” y la marina armada de cualquier país en cuyas aguas jurisdiccionales navegara, bien lo podría perseguir y apresar. Así pues, si la navegación es un servicio de interés general, y todo buque engrosa el tonelaje de nuestro país, la dimisión de un buque de la flota nacional es un asunto de interés público, razón por la que no se puede dimitir a discreción de la naviera propietaria de la embarcación. Por lo que la autoridad marítima debe verificar que se den los supuestos que el art. citado marca, de lo contrario, tras fundar y motivar su resolución, bien podría negar la autorización a dimitir; de tal modo que la autorización para dimitir, aunque limitada, no debe ser entendida como un acto discrecional de la autoridad, ya que al agotarse el supuesto del art. en comento, debe de expedir la autorización con los requisitos de todo acto administrativo. Ahora bien, como decíamos el sistema italiano de la navegación ha dado un tratamiento especial al tema de la dimisión de bandera (arts. 156-159 del Código); así, el propietario que intente enajenar el buque a un extranjero debe realizar una declaración a la oficina de inscripciones de la nave en cuestión. La autoridad que recibe la declaración procede a la publicación de ésta con objeto de que aquellos que tengan interés jurídico en la embarcación; la autorización es otorgada de modo discrecional por el Ministerio de la marina mercante, después la autoridad marítima está obligada a retirar los libros de a bordo. Antonio Lefevbre; *op. cit.*, pp. 309 y 310, sintetiza lo dicho del siguiente modo: “*la perdita dei requisiti di nazionalità determina l’apertura del procedimento di dimissione di bandiera, che si concreta in un’autorizzazione alla cancellazione dai registri, il cui rilascio è, naturalmente, fondato su una valutazione discrezionale...*” (ver también: Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1034).

³⁷⁷ En uno de nuestros posteriores apartados, estudiaremos la pérdida del buque y el desguace del mismo, como factores físicos que acarrearán o bien, suponen el efecto jurídico de cancelación de la matrícula respectiva.

la baja de la matrícula, sí es en definitiva un acto físico que determina la cancelación de la matrícula.

Por otro lado, estamos de acuerdo en la crítica que la doctrina italiana realiza sobre su propio código en relación a este tema.³⁷⁸ En efecto, así como el Código de la Navegación no establece causas de transformación física de buques que originen su cancelación por no ser ya aptos para navegar o por haber transformado de modo terminante y definitivo su destino navegatorio, incluso volviendo a un objeto como lo es la embarcación —que es desplazable por naturaleza— un bien inmueble, estático, tampoco nuestra Ley de Navegación vigente —ni la anterior— establece este supuesto.

Por todo ello, nuestro criterio no debe ser restrictivo a las causas establecidas, en apariencia como números *clausus*, sino que parece que si una causa no está incluida en el esquema legal, debemos atender a la naturaleza misma del acto, ya físico, ya jurídico, para determinar si amerita o no la cancelación de la matrícula. Sin embargo, esto no autoriza a la SCT a excederse en sus atribuciones, sino que la vincula a aplicar razonable y congruentemente la normativa, atendiendo siempre a los valores jurídicos superiores tutelados en la actividad: la seguridad marítima integral.

Si bien es cierto que la cancelación efectuada por la autoridad marítima no es más que un acto de naturaleza administrativa, por lo que debe contar con todos y cada uno de los elementos de éste;³⁷⁹ también lo es que no en todos los casos la autoridad oficiosamente determina la cancelación. En efecto, no en todos los supuestos hay en estricto sentido una “cancelación”, sino que bien puede solicitarse una “baja” de la matrícula. El caso típico ya lo hemos mencionado: el desguace.

Así pues, si bien el acto del particular de solicitar la declaración de “baja” de la embarcación es efectuado por voluntad propia, una vez que es autorizada y se determina la cancelación del registro, por ser dictado por la autoridad marítima el acto ha mutado de naturaleza: de una simple solicitud de un ente del derecho privado a una resolución de derecho público.

378 Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1011 y 1012.

379 *Cfr.* con art. 3o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

VIII. DESGUACE Y PÉRDIDA DEL BUQUE

1. *Aproximación*

Hemos comentado ya algunas de las circunstancias y elementos que originan la existencia física de un buque, hemos descrito también cómo es que el buque cobra existencia en el mundo del derecho, cómo, dentro de la “universalidad” de su género, adquiere una especie concreta y es posteriormente individualizado. Finalmente, hemos comentado las causas por las que la autoridad marítima cancela el certificado de matrícula del buque, con lo que éste bien adquiere un *status* distinto, o bien deja de existir como individuo para el mundo del derecho, se enfrenta pues, a la pérdida de su ser.³⁸⁰

Para terminar este capítulo, ahondaremos someramente en dos de los casos específicos en que, ya sea por solicitud del particular o de modo oficioso, la autoridad marítima, atendiendo a una causa física que afecta la estructura físico-jurídica del buque: su existencia misma como cosa compuesta por un lado, y como universalidad de hecho por el otro, resuelve a través de un acto administrativo, declarar perdida la existencia del buque, declararlo —como decíamos al compararlo con una persona— muerto jurídicamente. Las causas físicas con consecuencias de derecho que estudiaremos son dos: su desguace y su pérdida. Tomaremos de referencia los sistemas italiano y argentino para luego confrontarlo al nuestro.

2. *Desguace*

A. *Derecho italiano*

El desguace ha sido, por largo tiempo, una operación física cuyos efectos jurídicos han sido estudiados en toda legislación que de alguna

³⁸⁰ Giorgio Righetti ha señalado los casos en que una embarcación perece. Ver “...la nave perisce quando (oltreché nel caso di demolizione volontaria) vengono meno in essa gli elementi essenziali per l'individuazione logico-giuridica della fattispecie, ovvero sia quando si è verificata una situazione tale per cui essa non può più considerarsi una costruzione atta e destinata al trasporto di cose e persone per acque”. Así en síntesis, el desguace o demolición voluntaria, la pérdida de los elementos esenciales de la individualización del buque, y la actualización de alguna situación por la que ya no se pueda considerar apto para el transporte, son los tres factores que en opinión del maestro Righetti, son los que potencialmente pueden causar que el buque perezca para el mundo del derecho. Cfr. igualmente con el art. 163 del código navegatorio italiano (Righetti, Giorgio, *op. cit.*, p. 1036).

forma sistematica la vida físico-jurídica del buque. Antonio Scialoja, por ejemplo, al profundizar en uno de los temas centrales de su obra, sobre el régimen jurídico del armamento,³⁸¹ apuntaba que gran parte del reglamento administrativo de la navegación está dedicado al armamento, ya que numerosas instituciones destinadas a garantizar la seguridad de la navegación, la tutela de los hombres de mar inscritos y la protección de los emigrantes constituyen otras tantas restricciones a la libertad de explotación de la industria naval.

En efecto, al encontrarse las operaciones de desguace contenidas dentro del marco general del armamento del buque, aunque sea de modo contrario, es decir, no respecto a darle existencia por la empresa de armamento, sino a contribuir a la pérdida de su existencia físico-jurídica por la labor de desarme, debemos entender que también esta actividad es de interés público, ya que de no efectuarse el desarme en el momento oportuno para cada embarcación se pondría en grave riesgo no sólo la actividad navegatoria en sí, sino la vida humana en el mar, así como el equilibrio ecológico de las especies naturales.³⁸²

Es por todo ello que las operaciones de desguace son afectadas por la decisión del Estado, con lo que encontramos una última limitante —en sentido cronológico— a la explotación naval: la autorización administrativa previa baja de matrícula.³⁸³ Sin embargo, no todas las legislaciones han sistematizado estas operaciones, incluso la italiana —explica Giorgio Righetti—³⁸⁴ no dispone normas específicas para la disciplina de la puesta en desarme de las naves; sin embargo, por su trascendencia, la autoridad marítima tiene un control de la situación.

Ahora bien, el régimen italiano distingue claramente entre la solicitud de desguace de una nave realizada por el particular y la determinación administrativa de demolición del buque.³⁸⁵ En efecto, la segunda situación se actualiza cuando la autoridad marítima, al percatarse que una embarcación no es ya apta para el servicio a la que ha sido destinada,

381 Scialoja, Antonio, *op. cit.*, pp. 274 y ss. El maestro Scialoja esbozó con toda propiedad las nociones funcionales básicas de la empresa del armamento del buque, decía: “El que se proponga explotar la industria naviera armando buques, ya sea para darlos en locación, ya sea para poner en pie de empresa propia de transportes, constituye una empresa de armamentos que de por sí es un acto de comercio objetivo”.

382 Ver entre otros ambientalistas a: Brañes, Raúl, *op. cit.*, pp. 397 y ss.; Pigretti, Eduardo, *op. cit.*, pp. 45 y ss.; Perales, Carlos, *op. cit.*, pp. 197 y ss.

383 Cfr. con art. 79 de nuestra Ley de Navegación.

384 Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1034 y ss.

385 Ver art. 161 del Código de la Navegación.

oficiosamente fija un término para que el propietario ejecute las reparaciones necesarias. De tal modo, en caso de que las reparaciones sean ya imposibles o bien, llegado el término el naviero no haya ejecutado la labor de reparación, la autoridad de oficio, y atendiendo al interés de la navegación, ordena la demolición del buque.³⁸⁶ El régimen administrativo es pues, evidente.

Por otro lado, no debemos confundir los procedimientos de dimisión de bandera con el de la demolición de embarcaciones. En ese sentido, la doctrina italiana ha expuesto que la diferencia fundamental entre ambos está en que la autorización a la demolición no suprime la calidad de nacionalidad de la nave, no implica tampoco la extensión de una licencia de exportación, ni conduce a la cancelación del registro, sino después de que efectivamente opere tal demolición.³⁸⁷

B. *Derecho argentino*

Por lo que ve al sistema argentino, hemos ya señalado que de conformidad con el artículo 55 de su ley específica, el desguace es el tercero de cuatro supuestos por los que procede la eliminación de la matrícula nacional. Sin embargo, según explica Domingo Ray,³⁸⁸ en la Exposición de motivos de ese ordenamiento se estableció que por sugerencia del entonces Consejo Nacional de la Marina Mercante, los casos previstos (por ese artículo) debían de ser concedidos, salvo que afectaran intereses públicos, y en todo caso con la posibilidad de recurrir la decisión del organismo ante ante la Cámara Federal respectiva.

Así, de acuerdo al espíritu de esa ley, no son actos discrecionales del organismo competente y sólo podría negarse —en nuestro caso— la autorización para el desguace cuando existan intereses públicos afectado con la posibilidad que judicialmente se analice la legitimidad y razonabilidad del acto negatorio.³⁸⁹

Conforme a lo señalado por la exposición de motivos de esa ley, el texto relativo al desguace o extracción de buques o artefactos navales

³⁸⁶ El espíritu del código es contundente en cuanto a la protección de la navegación y de los valores a ella vinculados. Ver "...Qualora il proprietario non provveda tempestivamente, l'autorità predetta fa eseguire la demolizione d'ufficio a spese del proprietario stesso..." (art. 161 in fine).

³⁸⁷ En ese sentido Giorgio Righetti, *op. cit.*, p. 1036; *cfr.* con Lefebvre, Antonio..., *op. cit.*, pp. 308 y ss.

³⁸⁸ Ray, Domingo, *op. cit.*, t. I, p. 278.

³⁸⁹ *Ibidem.*

dispone que esas operaciones deben ser autorizadas por la autoridad marítima, la cual determinará las condiciones de seguridad y plazo de los trabajos cuando estos se realicen en lugares de uso público.³⁹⁰

El crédito marítimo no se ha perdido de vista en estas operaciones, por lo que el legislador argentino ha establecido que las operaciones de desguace no son autorizadas cuando afecten intereses de acreedores del propietario o armador del buque o artefacto naval.³⁹¹

Finalmente, el régimen administrativo del desguace queda delimitado por normas de naturaleza fiscal y laboral: la fiscalización de los trabajos de desguace, en cuanto a seguridad, es ejercida por la autoridad marítima, quien puede en todo caso ordenar su paralización cuando compruebe que no se ajusta a las especificaciones de la autorización respectiva. En el mismo sentido, la extracción, remoción o demolición de buques o artefactos navales hundidos o varados se rige tanto por lo dispuesto por la propia Ley de Navegación argentina, como por el relativo código aduanero.³⁹²

C. Derecho mexicano

A pesar de algunas carencias metodológicas al respecto, nuestra Ley de Navegación vigente contiene los mínimos elementos administrativos necesarios, como para que el Estado manifieste el deber de actualizar su interés en la materia mediante su autorización y estricta vigilancia en las operaciones de desguace.³⁹³

Así pues, el desguace, que como ya asentamos, es uno más de los supuestos de cancelación de certificado de matrícula, pero ocasionado por una solicitud de baja por parte del particular y debe ser autorizado por la SCT al propietario de la embarcación para ser efectuado en un lugar determinado y por un plazo determinado también; de modo que la autoridad marítima no cuenta con discrecionalidad para otorgar autorizaciones indefinidas,³⁹⁴ y en todo caso sus parámetros de tiempo y lugar

390 Ver art. 67 de la ley argentina y *cfr.* con el 79 de la vigente mexicana.

391 Ver art. 68 de la ley argentina y *cfr.* con el 79 de nuestra ley.

392 Ver arts. 69 y 70 del ordenamiento argentino en relación al citado del mexicano.

393 En opinión del maestro Salgado y Salgado la normativa sobre desguace en nuestro sistema es muy pobre y no va al fondo del problema, como si va en cambio el Código de la Navegación italiano (ver Salgado, José, *Dictamen...*, *op. cit.*, p. 4).

394 La referida autorización, al ser un acto administrativo no escapa de los requisitos que marca el art. 3o. de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

deben atender a la seguridad de la navegación y de las actividades portuarias.

Los requisitos indispensables para solicitar a la autoridad, la realización de las operaciones de desguace, es haber obtenido la baja de la matrícula del buque; así como haber constituido garantía suficiente para cubrir los gastos que tal actividad pudiera originar por daños y perjuicios a las vías navegables, instalaciones portuarias y medio marino, salvamento de la embarcación o recuperación de sus restos, así como de las labores de limpieza del sitio donde se efectúe el desguace.

Tan puede afectar la actividad navegatoria y portuaria el desguace, que la ley ha indicado que incluso en el caso de que el desguace se llevara a cabo en un área de operación concesionada del puerto, se requiere la opinión favorable de la administración portuaria sobre el lugar de desguace y la garantía se otorgará en favor de éste.³⁹⁵

Si bien con la resolución afirmativa de baja de matrícula del buque termina el status o la vida jurídica de un buque, éste sigue físicamente existiendo como cosa compuesta hasta en tanto no sea plenamente desarmado y no haya más una unión física y coherente de las cosas simples que lo integraban,³⁹⁶ de modo que su *ser* se haya perdido definitivamente.

3. Pérdida del buque

De acuerdo con nuestra ley vigente, el certificado de matrícula de una embarcación será cancelado por la autoridad marítima en caso de su destrucción o pérdida total.³⁹⁷

A pesar de que en el texto de nuestro ordenamiento no se encuentre una sistematización sobre lo que debe entenderse por destrucción o pérdida total de la embarcación, sí en cambio es advertible la intención del legislador de distinguir dos distintos supuestos: la destrucción del buque, por un lado, y su pérdida total, por el otro.³⁹⁸

³⁹⁵ Las normas administrativas del derecho de la navegación de nuestro país, no excluyen a las disposiciones que en todo caso deben cubrir los navieros de conformidad con nuestra Ley General del Equilibrio Ecológico y Protección al Ambiente, así como de sus reglamentos.

³⁹⁶ D. 41, 3.30. Recordemos que el buque es en todo momento, hasta antes de perder su existencia una *corpora ex consentibus* o *ex cohaerentibus*, según distinguió el jurista romano Pomponio.

³⁹⁷ Art. 13, fr. III, de nuestra Ley de Navegación.

³⁹⁸ Ni la Exposición de Motivos de la ley, ni el Diario de los Debates de la Cámara de Diputados, ofrecen un análisis y distinción del planteamiento, sin embargo, la doctrina internacional, en particular

No es ocioso que nuestra ley distinga estos dos distintos supuestos, ya antes la doctrina italiana ha cooperado en el estudio distintivo de tales nociones.³⁹⁹ Así, se considera *pérdida de la nave* cuando ésta viene a situarse en condiciones tales que la pérdida de la idoneidad para su navegación sea absoluta. Esta situación se verifica —explican Lefebvre y coautores— en el caso en que la embarcación no únicamente esté hundida, sino que sea imposible su recuperación, de modo que las averías sufridas sean de tal modo graves que sea indispensable no su simple reparación, sino toda una reconstrucción sobre ella.⁴⁰⁰

El Código de la Navegación italiano ha logrado sistematizar la hipótesis de la pérdida de la nave, de modo que su presunta desaparición y sus consecuentes efectos jurídicos, no permanezcan sólo en el criterio de las autoridades marítimas, ya administrativas, ya judiciales.

De este modo, tras comprender los riesgos de la aventura marítima, el legislador italiano ha establecido que transcurridos cuatro meses del día de la última noticia si es que se trata de una nave de propulsión mecánica, o bien luego de ocho meses en otros casos, la nave se presume perdida en el día posterior a aquél en que se remonta tal noticia.⁴⁰¹

La destrucción de la nave, conocida en la lengua italiana como *perimento della nave*, es un siniestro que efectivamente cobra existencia respecto a una embarcación. Así, —interpretando Righetti— se deriva de la definitiva pérdida de unidad de la embarcación, por causas externas tales como el abordaje, mal estar de la mar, tempestad, huracán, acción bélica, sabotaje, etcétera; o bien internas, tales como: explosión, aflojamiento de partes vitales, inundación, etc. Así pues, el dato es esencial es la alteración irreversible de los componentes estructurales y funcionales, sea cual sea el supuesto.⁴⁰²

la italiana, ofrece —en base a su código navegatorio—, una distinción de conceptos, que en principio pueden ser aplicados para la mejor interpretación de nuestro derecho.

399 En ese sentido ver por ejemplo: Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1036 y ss.; Lefebvre, Antonio..., *op. cit.*, pp. 307 y ss.

400 Lefebvre, Antonio..., *op. cit.*, p. 307. La delimitación del concepto de pérdida es diáfana en el autor italiano. Vers “...*Questa situazione si verifica nel caso in cui la nave è affondata e si trova in condizioni tali che ne sia impossibile il recupero, perché ha subito avarie così gravi che rendono necessaria, per restituirla nel pristino stato, la sua ricostruzione, non semplicemente la riparazione*”.

401 Así lo establece el art. 162 del *Codice della Navigazione*; ley que remite al *Regolamento per l'esecuzione del Codice della Navigazione*, en el que se establecen los mecanismos de investigación en el caso de la pérdida presunta de la embarcación (art. 344). *Cfr.* con la llamada *perdita effettiva* en el art. 163, así como en Giorgio Righetti, *op. cit.*, p. 1038.

402 Righetti, Giorgio, *op. cit.*, pp. 1036 y 1037.

De tal modo, al interpretar el caso de pérdida total o destrucción, del que nuestra Ley de Navegación habla, resulta necesario considerar que si bien la pérdida total de un buque implica algún modo específico de destrucción —la pérdida— como concepto jurídico se aparta de la destrucción, en tanto puede inferirse de los datos que arrojen las últimas noticias del navío que el caso trate. La destrucción es pues, un hecho manifiesto que se asimila a la pérdida total del buque, pero no de forma presunta, sino definitiva y demostrada.