



FONDO
ABELARDO A. LEAL LEAL

KN 22

F 8

49

V. 3



TERCERA PARTE

DEL COMERCIO MARITIMO

Nociones generales.

INTRODUCCION

808. El libro II del Código de Comercio (arts. 190 á 436) (1) está consagrado por entero al comercio de mar; pero no contiene todos los textos relativos á las materias marítimas. Estas materias son tan numerosas y variadas que, se puede hacer de esta rama del derecho una división que en general, no se aplica sino al derecho considerado en su conjunto. Se puede distinguir: 1º *El derecho marítimo internacional*, que comprende las reglas concernientes á las relaciones marítimas de las naciones, entre sí en tiempo de paz ó de guerra; tales son las reglas concernientes á la libertad de los mares, las presas, los bloqueos, etc.

(1) Arts. 641 á 944 del Código de Comercio de México.

... 2º *El derecho marítimo público ó administrativo* que es el conjunto de las reglas sobre las relaciones de la marina mercante con el Estado y las diferentes administraciones públicas; lo que comprende particularmente la policía de la navegación. 3º En fin, *el derecho marítimo privado ó derecho comercial marítimo*, que es el conjunto de las reglas concernientes á las relaciones que las expediciones marítimas crean entre los particulares y especialmente los contratos marítimos (fletamentos, seguros marítimos, etc.).

809. *Fuentes antiguas y actuales del derecho marítimo.*
—Antes del siglo XVII, las reglas del derecho marítimo se tomaban casi exclusivamente de los usos que habían sido en gran parte acreditados en recopilaciones especiales, los *Jugements ó Rôles d'Oleron*, el *Consulado de la mar*, el *Guía de la mar* (V. sobre estas recopilaciones, antes, núm. 8). A fin de unificar el derecho marítimo francés y precisarlo, Colbert hizo componer la gran Ordenanza de 1681 sobre la marina (1); ella se ha hecho el modelo de todas las legislaciones modernas y ha sido en gran parte reproducida en el libro II del Cód. de comercio. Este no ha sufrido sino pocos cambios: ha sido modificado ó completado por la ley de 10 de Julio de 1885, sobre la hipoteca marítima y por la ley de 12 de Agosto de 1885, que atañe á diversas partes del derecho marítimo (compromisos de las gentes de mar, seguro, préstamo á la gruesa, etc.).

Sin embargo, el objeto del libro II del Código de comercio no corresponde exactamente al de la Ordenanza de 1681: ella trataba de las tres grandes ramas del derecho marítimo; el libro II del Código se refiere solamente al derecho marítimo privado, que es hoy en Francia el único codificado. Así, en un gran número de puntos, la Ordenanza

(1) V. sobre los comentadores de la Ordenanza: Valin, Emerigon y Pothier núm. 9.

de 1681 y muchas disposiciones legales complementarias, que datan, ya de la antigua monarquía, ya de la época intermedia, están todavía en vigor. Esta ausencia de codificación hace que á veces sea bastante difícil saber cuáles textos deben ser aplicados. A fin de remediar el mal, el gobierno ha tomado dos medidas diferentes.

1º Las ordenanzas, declaraciones, edictos etc., de nuestros antiguos Reyes no tenían fuerza de ley sino en tanto que habían sido registrados por el Parlamento; así el que invoca un acto legislativo de la antigua monarquía podría en rigor ser obligado á probar que este acto ha sido registrado. A fin de evitar las investigaciones complicadas y largas á que esto puede dar lugar, un decreto—ley de 4 y 22 de Marzo de 1852, ha decidido que la presentación de una copia auténtica certificada por el Ministro de la Marina, dispensaría de la prueba del registro.

2º En 1866, el Ministro de la Marina ha hecho componer una recopilación que comprende bajo una sola serie de 314 artículos, las disposiciones de derecho administrativo marítimo, concernientes á la policía de la navegación y á la inscripción marítima (1). Los artículos que componen esta recopilación ó reglamento, están tomados todos de leyes, decretos y actos legislativos anteriores.

Es preciso citar también, entre las leyes marítimas en vigor, *el decreto-ley disciplinario y penal sobre la marina mercante de 24 de Marzo de 1852, que ha organizado las jurisdicciones encargadas de conocer de los delitos marítimos y determinado las penas que han de aplicarse á estos delitos* (2).

810. Bajo la antigua Monarquía se había concentrado

(1) Esta recopilación tiene por título: *Reglamento sobre la administración de los cuarteles, subcuarteles y sindicatos marítimos, la inscripción marítima, el reclutamiento de la flota, la policía de la navegación, las pescas marítimas.*

(2) Se ha depositado en 30 de Enero de 1890 un proyecto de ley para modificar en varios puntos el decreto-ley de 1852.

en una sola administración todo lo concerniente á la marina. A la cabeza de esta administración se encontraba, el *Gran Almirante*; se ocupaba de la marina desde el punto de vista político, militar, judicial y administrativo. Administraba particularmente justicia por órgano de tribunales llamados *almirantazgos*, cuyos miembros nombraba, salvo ratificación del Rey. Los almirantazgos conocían no solamente de todos los juicios civiles y criminales referentes á la navegación marítima, sino que también tenían un papel administrativo, cuidando de la vigilancia de los puertos, de las formalidades relativas á la transmisión de la propiedad de los navíos, y en general de todas las personas y cosas concernientes á la navegación marítima. Las atribuciones judiciales de los almirantazgos desde el punto de vista del derecho comercial privado, les han sido retiradas por la ley de 16 y 24 de Agosto de 1790 para ser conferidas á los tribunales de comercio. En 1791, los almirantazgos reducidos á funciones administrativas, han sido suprimidos con la dignidad de Gran Almirante de Francia.

Hoy puede decirse que hay girones del Almirantazgo en casi todos los ministerios. Todo lo que atañe al personal de la marina mercante corresponde al Ministerio de Marina. La construcción y conservación de los puertos son del resorte del Ministerio de obras públicas. La administración de las aduanas, que está encargada del cumplimiento de las formalidades de publicidad en materia de transmisión de propiedad de navíos y de hipoteca marítima, depende del Ministerio de Hacienda. Los tribunales de comercio, que fallan los juicios en materia de derecho comercial marítimo, están colocados bajo la inspección del Ministro de Justicia. En fin, los tribunales comerciales marítimos, que juzgan los delitos y contravenciones referentes á la marina mercante, corresponden al Ministerio de Marina.

811. *Plan.* Trataremos casi exclusivamente del *derecho*

comercial marítimo y aun no daremos con este motivo sino nociones generales. Este libro está destinado sobre todo á los estudiantes de derecho, y, en nuestras facultades, se da un lugar muy limitado á las materias marítimas en el curso anual de derecho comercial (1).

Las reglas del derecho marítimo privado tienen cuatro objetos principales: los navíos, las personas interesadas en las expediciones marítimas, el personal de los navíos, los contratos marítimos; dividimos, pues, nuestro estudio sumario del derecho marítimo en siete capítulos. El *primer capítulo* está consagrado á los navíos y á las maneras de adquirir su propiedad; el *segundo* á las personas interesadas en las expediciones marítimas (propietarios ó copropietarios de navíos, armadores, etc. . .); el *tercero* al personal de los navíos (capitán y gentes de la tripulación). El *cuarto capítulo* contiene las reglas del fletamento, es decir del contrato del transporte de mercancías por mar. El *capítulo quinto* está consagrado á los riesgos marítimos y á la determinación de las personas que los soportan. El *capítulo sexto* trata del contrato de seguro marítimo, que tiene por objeto poner á los interesados al abrigo del perjuicio pecuniario que les causa la realización de estos riesgos. Para procurarse las sumas considerables necesarias á la construcción de los navíos, la organización de las expediciones marítimas, las reparaciones de los buques, etc. . . , los medios especiales, crédito, el préstamo á la gruesa y la hipoteca marítima, se ponen á disposición de los propietarios de navíos, de los capitanes y constructores. Por lo demás, en favor de ciertos acreedores, la ley les concede privilegios especiales sobre los navíos. Los acreedores, aun quirografarios, tienen sobre los navíos derechos más ex-

(1) A consecuencia de una feliz innovación, un decreto de 1889 ha organizado un curso especial de derecho marítimo. Este curso semestral está colocado en tercer año y figura en el número de los cursos entre los cuales los estudiantes tienen facultad de opción.

tensos que sobre los demás bienes, tienen un derecho de afectación especial. El *séptimo capítulo* trata de los medios de crédito marítimo (préstamo á la gruesa é hipoteca marítima) privilegios sobre los navíos y derechos particulares de los acreedores quirografarios.

CAPITULO PRIMERO

DE LOS NAVIOS Y DE LOS MEDIOS DE ADQUIRIR SU PROPIEDAD (1).

812. Las reglas concernientes á los navíos tienen una grande importancia; porque si ellos no son, como las mercancías, objeto del comercio de mar, son, por lo menos, su instrumento.

En derecho, el navío es un bien que, bajo muchos aspectos, se rige por principios del todo especiales. En ciertos respectos son, en algún modo, tratados como personas; tienen una nacionalidad (hay *navíos franceses* y *navíos extranjeros*), cada navío tiene un nombre, una especie de domicilio designado bajo la denominación de *puerto de residencia ó puerto de matrícula*; una especie de acta de nacimiento destinada sobre todo á probar su nacionalidad, el *acta de afrancesamiento*.

813. Deben examinarse dos cuestiones: *A.* bajo qué condiciones es francés un navío; *B.* qué diferencias hay entre un navío francés y un navío extranjero.

A. Según la legislación actual, para que un navío sea francés, es necesario. 1º Que el navío pertenezca á franceses, al menos por mitad; 2º Que el capitán, los oficiales y

(1) Cód. de Comercio, arts. 190 y 195. Arts. 641 á 655 del Cód. de Comercio de México.