

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.

al menos las tres cuartas partes de la tripulación sean franceses.

Estas dos condiciones se justifican fácilmente. El gobierno francés es llamado frecuentemente á intervenir para la protección del pabellón y del comercio nacional cerca de las autoridades extranjeras; se quiere que esta protección se aplique á intereses verdaderamente franceses. La segunda condición se explica por el deseo de favorecer á las gentes de mar francesas, obligando á elegir entre ellas la mayor parte del personal de los navíos y compensar con este favor la carga de la inscripción marítima (número 832). Por lo demás, el capitán y los oficiales tienen á veces con las autoridades éxtranjeras diferencias graves, y no es debido que los intereses de la Francia puedan ser comprometidos por extranjeros (1).

B. El interés de la distinción entre los navíos franceses y los extranjeros, ha disminuído á causa de la aplicación de los principios del libre cambio á la marina mercante. Sólo los navíos franceses son admitidos á hacer la navegación (ó *cabotaje*) entre puertos franceses, que se llama por esta razón *navegación reservada*. Una ley de 2 de Abril

(1) No siempre han sidõ estas dos condiciones las únicas exigidas para que un navío fuese francés.—En México se han expedido sobre esta materia la Providencia de 22 de Septiembre de 1830 en que se insertan: la Circular de la Secretaría de Guerra de 26 de Enero de 1825 sobre prohibición á los buques extranjeros de hacer el comercio de cabotaje; la Circular de ídem de 28 de Enero de 1826 sobre dependencia de los Capitanes de Puerto, de los Comandantes de Marina; Ídem de ídem de 28 de Enero de 1826 sobre dotación de los buques nacionales y prevenciones para la nacionalización de otros. Además, debe citarse el Acta de Navegación de 30 de Enero de 1854, cuyo art. 5 dice á la letra: "Se consideran como buques mexicanos para los efectos de esta ley los que lo son en la actualidad conforme á las disposiciones vigentes hasta su publicación, los construídos en el territorio de la República, ó apresados al enemigo por los buques de guerra ó corsarios y declarados buena presa por los tribunales competentes, siempre que además pertenezcan exclusivamente á mexicanos y tengan por lo menos las dos terceras partes de su tripulación compuesta de mexicanos, siendo asimismo mexicanos sus respectivos capitanes." V. Francisco J. Zavala, *Der. Intern.* pág. 169.—Fiore, *Der. Intern. Público*, tom. 4, núms. 1544 y 1545.—Calvo, *Der. Intern.* tom. 2, pág. 105, § 552.

de 1889 reserva igualmente al pabellón nacional la navegación entre Francia y Argelia. Antes de las leyes de 3 de Julio de 1861 y 29 de Mayo de 1866, el *viaje intercolonial*, es decir, la navegación entre la metrópoli y las colonias estaba reservado á los navíos franceses: después los navíos extranjeros, que entraban á nuestros puertos, eran sometidos á derechos suplementarios de aduana, llamados *sobre tasas de pabellón*. Para proteger la marina nacional, la ley de 29 de Enero de 1881, ha establecido un sistema de primas concedidas á los armadores de navíos franceses (1). En alta mar los navíos mercantes franceses no dependen sino de los buques de guerra franceses, únicos que, en principio, pueden tener un derecho de inspección sobre su conducta.

En tiempo de guerra marítima es muy importante saber si un navío de comercio pertenece á una nación neutral ó á una de las naciones beligerantes. En efecto, la propiedad privada no es respetada en el mar, los buques de guerra de uno de los beligerantes tienen el *derecho de presa* ó derecho de capturar los navíos pertenecientes á los súbditos del otro beligerante y las mercancías cargadas sobre estos navíos pertenecientes también á uno de estos súbditos; pero el derecho de presa no se aplica ni á los navíos neutrales ni á las mercancías enemigas cargadas en ellos (*el pabellón cubre la mercancía*), ni á las mercancías neutrales cargadas en navíos enemigos (*el pabellón no confisca la mercancía*) (2).

814. En razón misma del interés que presenta la distinción entre los navíos franceses y los navíos extranjeros,

(1) Estas primas no se concedían sino para un término de diez años. La duración de la ley ha sido prolongada hasta el 29 de Enero de 1892, por una ley de 31 de Julio de 1890.

(2) Ordenanza General de Aduanas Marítimas y Fronterizas de los Estados Unidos Mexicanas de 12 de Junio de 1891, art. 293 y Circular del Ministerio de Hacienda de 16 de Mayo de 1896 sobre inteligencia de dicho artículo, relativo al comercio de cabotaje.

es muy útil que el propietario ó el capitán de un navío pueda probar fácilmente la nacionalidad francesa de su buque. El acta que sirve para esta prueba, es el *acta de afrancesación* que debe siempre encontrarse á bordo del navío (art. 225 del Cód. de comercio) (1). Por lo demás, esta acta no sirve solamente para probar la nacionalidad: se mencionan en ella, para hacerlas conocer á los terceros, los cambios de dueño supervenientes en la propiedad del navío (núm. 820).

La entrega de un acta de *afrancesación* supone un navío cuya identidad está bien determinada; así cada navío debe tener un nombre, el cual es aun prohibido cambiar (ley de 3 de Julio de 1836). Además, cada navío debe estar *aforado*, es decir, que su *tonelaje* (su capacidad) debe ser fijada por la administración de las aduanas. La medida oficial determina el número de *toneladas de capacidad* que puede contener un navío vacío (la tonelada de capacidad es actualmente de 2 metros cúbicos 83 centímetros). No se debe confundir con la tonelada de capacidad la *tonelada de peso*; ésta es una medida convencional conforme á la cual se fija frecuentemente el flete que ha de pagarse por el transporte de mercancías por mar (núm. 862) (2).

815. *Puerto de residencia ó de matrícula. Entrega del acta de afrancesación.*—El propietario de un navío, después de haberle dado un nombre y hecho aforar, debe hacerlo inscribir sobre registros especiales, llevados en la oficina de inscripción marítima de un *cuartel* (circunscripción marítima, V. núm. 832); se llama este cuartel *puerto de residencia ó de matrícula* del navío. Además, el navío es inscripto por su nombre, con indicación de su capacidad y del nombre del propietario, en un registro especial llevado en la recaudación principal de las aduanas. El acta de afran-

(1) Art. 686 del Cód. de Comercio de México.

(2) Arts. 297 y siguientes de la Ordenanza general de Aduanas de México, de 12 de Junio de 1891.

cesación se entrega en nombre del Jefe del Estado en la recaudación de las aduanas y es firmada por el Ministro de Hacienda.

El acta de afrancesación comprueba, sin duda, la nacionalidad francesa del navío al tiempo de su entrega. Pero esta nacionalidad puede perderse á consecuencia de una enagenación en provecho de extranjeros por más de la mitad ó por la introducción de extranjeros en el personal del navío (número 813). Para evitar que un navío pueda continuar llevando el pabellón francés, cuando no reúne ya las condiciones requeridas para ser francés, las leyes han prescrito la formalidad de la *mudanza de dueño en aduana* en caso de cambio de propietario (núm. 820), la entrega de una licencia (núm. 856) y la mención en el rol de la tripulación de la nacionalidad del capitán, de los oficiales y de las gentes de la tripulación (1).

816. *Naturaleza mueble de los navíos. Consecuencias.*— Los navíos están expresamente colocados por nuestras leyes en la categoría de los bienes muebles (arts. 190, párrafo 1, Cód. de comercio y 531 del Cód. civil). Así caen en la comunidad legal; para enagenarlos, es necesario y basta ser capaz de enagenar los muebles, etc. . . . Pero bajo varios aspectos, no se les aplican las reglas que rigen los muebles; aun se les aplican á veces principios que no rigen á ninguna otra especie de bienes (2).

1. Desde el 1º de Mayo de 1875, los navíos, á diferencia de los demás muebles, son susceptibles de hipoteca (3).

2. La regla *en materia de muebles posesión vale título* (art. 2,279 del Cód. civil) no se aplica á los navíos. Nin-

(1) Arts. 5º del Decreto de 8 de Enero de 1857; 62 del Reglamento Consular Mexicano, de 16 de Septiembre de 1871; Circular de 12 de Abril de 1839 y Decreto de 27 de Octubre de 1853.

(2) Art. 691 del Cód. civil del Distrito Federal de México.

(3) Art. 646, frac. VIII del Cód. de Comercio de México.

gún texto, sin duda, prohíbe expresamente la aplicación de esta regla; pero los motivos mismos que la justifican deben hacerla inaplicable á los navíos. Sería riguroso y nocivo para las transacciones admitir que el adquirente de buena fe de un bien mueble puede ser vencido en juicio por el verdadero propietario (1). La transmisión de los muebles no se comprueba de ordinario por escrito y, por consiguiente, los adquirentes están casi en la imposibilidad de obtener de los vendedores la prueba de su derecho de propiedad. Al contrario, las enagenaciones de navíos se comprueban por escrito; el art. 195 del Cód. de comercio, aún exige un escrito para la venta de un navío (2). Por consiguiente, el adquirente que no ha exigido del vendedor del navío la prueba de su propiedad, es tan culpable de negligencia como el adquirente de un inmueble, que ha tratado con un no propietario; su evicción no es de un rigor excesivo.

3. No hay derecho de persecución sobre los muebles, (art. 2119 del Cód. civil) (3). Los privilegios muebles (artículos 2101 y 2102 del Cód. civil) se extinguen cuando los muebles pasan á manos de un tercer adquirente; *á fortiori* el derecho de prenda general correspondiente á los acreedores quirografarios (arts. 2092 y 2093 del Cód. civil) se extingue en caso de enagenación hecha por el deudor. En cuanto al derecho de persecución sobre los inmuebles no pertenece sino á los acreedores hipotecarios ó privilegiados (4). Al contrario, cuando se trata de navíos, los acreedores, aun quirografarios, gozan de un derecho de persecución que sólo se extingue más fácilmente que el de los acreedores hipotecarios (5).

(1) *Contra*: Arts. 1090 del Cód. civil del Distrito Federal y 642 del de Comercio de México.

(2) Art. 641, parte 2ª del Cód. de Comercio de México.

(3) Art. 1823 del Cód. civil del Distrito Federal de México.

[4] Art. 1929, fracción II del Cód. civil del Distrito Federal de México.

[5] Arts. 646 y 647 del Cód. de Comercio de México.

817. Las disposiciones del libro II del Código de comercio se aplican, no á todas las embarcaciones, sino exclusivamente á las embarcaciones de mar. Así, es importante, en derecho, determinar el criterio que puede servir para distinguir las embarcaciones de mar de las demás. Desgraciadamente nuestras leyes son mudas en este punto. Es cierto que no hay que considerar la capacidad de los navíos, embarcaciones de fuerte tonelaje se limitan á recorrer los ríos. Parece racional referirse al destino que tienen los navíos, colocándolos ó no entre las embarcaciones de mar, según que hacen ó no la navegación marítima.

818. *Diferentes especies de navegaciones marítimas.*— En general se aplican las mismas reglas á todas las embarcaciones de mar, cualquiera que sea la navegación marítima á que se dedican. Sin embargo, nuestras leyes distinguen la navegación en alta mar y la navegación de *cabotaje*. El art. 377 del Código de comercio define los viajes en alta mar; todos los demás constituyen la navegación de *cabotaje*. Importa distinguir estas dos especies de navegaciones marítimas desde los puntos de vista siguientes: *a*, las condiciones de capacidad exigidas en el capitán no son las mismas; *b*, los navíos no están, en ambos casos, sometidos á la visita en las mismas épocas; *c*, el plazo que debe transcurrir sin noticias para que el navío ó el cargamento sea dejado al asegurador, es más largo en caso de navegación en alta mar; *d*, las leyes de 29 de Enero de 1881 y 31 de Julio de 1890 no conceden primas al armamento sino para la navegación en alta mar.

A fin de facilitar las relaciones entre los puertos aproximados, un decreto de 20 de Marzo de 1852 ha distinguido del *cabotaje* bajo el nombre de navegación limitada, la navegación hecha por una embarcación de 25 toneladas á lo más á una distancia máxima de 15 leguas marinas; las condiciones exigidas de los capitanes para un viaje limita-

do están simplificadas. V. núm. 848. Hasta la ley de 25 de Noviembre de 1827, se distinguían dos especies de cabotajes: el grande y el pequeño cabotaje. La distinción era importante, porque las condiciones de capacidad exigidas de los capitanes no eran las mismas para estas dos navegaciones. Ellas han sido asimiladas y ya no se distingue entre estos dos cabotajes, sino en los cuadros estadísticos de las aduanas (1). La navegación de pequeño cabotaje es la que se hace entre los puertos del mismo mar; la navegación de gran cabotaje se hace entre los puertos situados en mares diferentes (2).

819. *Modos de adquisición de los navíos. Venta.*—La propiedad de los navíos se adquiere por los modos ordinarios de adquisición, y además, por ciertos modos especiales del derecho marítimo. Los modos de adquisición del derecho común están sometidos á algunas reglas especiales cuando se refieren á navíos; así sucede con la venta. La venta voluntaria de un navío debe hacerse por escrito (instrumento público ó privado), art. 195 del Código de comercio. El Código exige, por lo demás, generalmente un escrito para todos los contratos relativos al comercio de mar, por derogación al art. 109 del Código de comercio. V. número 364. Como el escrito no se exige sino para la prueba y á fin de excluir la prueba testimonial, una venta de navío podría probarse por la confesión ó por el juramento (3).

*Mudanza de dueño en aduana.*—Leyes anteriores al Código civil y siempre en vigor prescriben formalidades especiales para la trasmisión de propiedad de un navío. Desde luego, según la ley de 27 vendimiario año II (art. 18), el acta de venta debe contener una copia del acta de afrance-

(1) V. También art. 229 del Cód. de Comercio.

(2) Orden del Gobierno de México de 30 de Noviembre de 1829, prevención 3ª y art. 18, título 10 de la Ordenanza de Matrículas de 2 de Enero de 1802.

(3) Arts. 641, parte 2ª y 644 del Cód. de Comercio de México.

sación; ninguna sanción tiene esta prescripción cuyo objeto es individualizar bien el navío vendido. Por otra parte, la formalidad más importante es la de mutación de dueño en aduana. Según la ley de 27 vendimiario del año II (art. 17), es necesario que se haga mención de todas las trasmisiones de propiedad de navíos:

1.º En el registro de la recaudación principal de las aduanas (núm. 815).

2.º Al dorso del acta de afrancesación. Estas dos formalidades reunidas constituyen lo que se llama mutación de dueño en aduana.

La mutación de dueño en aduana ciertamente tiene por objeto ante todo impedir que extranjeros adquirentes de navíos franceses continúen haciéndolos llevar indebidamente el pabellón nacional. Pero la jurisprudencia reconoce á la mutación de dueño en aduana otro alcance; es una formalidad de publicidad sin la cual la propiedad de los navíos no se trasmite respecto de los terceros. El registro de las aduanas es una especie de libro mayor de la propiedad de los navíos; el examen de este libro permite saber á quién pertenece un buque y solo aquél cuyo nombre consta en este registro se considera como propietario respecto de los terceros. En consecuencia, de dos adquirentes de un mismo navío triunfa aquel que ha hecho operar primero la mutación en aduana y los acreedores del vendedor pueden desconocer una enajenación por la cual no se ha operado dicha mutación.

821. *Construcción á destajo ó por economía.*—Frecuentemente una persona es propietaria de un navío porque ella lo ha hecho construir. Hay dos procedimientos principales de construcción: la *construcción por economía*, y la *construcción á destajo*.

Hay *construcción por economía*, cuando una persona que trata directamente con los vendedores de materiales y los obreros, hace construir ella misma un navío; no hay

más que los constructores de profesión que construyen por economía. Es claro que la propiedad del navío antes de su terminación pertenece al que compra los materiales y trata con los obreros. El, por consiguiente, corre los riesgos de la pérdida y deterioros.

Hay *construcción á destajo, por cuenta ó por empresa*, cuando una persona encarga á un constructor de hacer un navío mediante un precio firme. Más á menudo, el constructor suministra los materiales al mismo tiempo que la mano de obra, presentándose entonces dificultades para determinar quién es el propietario del navío antes de su terminación. Según la opinión que ha triunfado en jurisprudencia, el contrato celebrado entre el constructor y su cliente es una venta á entregar y éste no se hace propietario sino después de la terminación de la construcción.

822. *Modos de adquisición especiales al derecho marítimo.*—Dos modos especiales de adquisición son admitidos por el derecho marítimo; el abandono (núms. 826 y siguientes) y la cesión en favor del asegurador (núms. 932 y siguientes) (1). Además, el derecho internacional marítimo reconoce como medio de adquisición en provecho del Estado la captura de los navíos enemigos y aun la de los navíos neutrales que tratan de violar un bloqueo efectivo.

(1) *Contra:* Art. 641 del Cód. de Comercio de México.

## CAPITULO II

### DE LAS PERSONAS INTERESADAS EN LAS EXPEDICIONES MARITIMAS. (PROPIETARIOS DE NAVIOS Y ARMADORES, COPROPIEDAD DE LOS NAVIOS.) (1)

823. Muchas personas están interesadas en las expediciones marítimas. Como estas expediciones tienen por objeto, en general, el transporte de mercancías, se puede decir que ciertas personas tienen un interés referente al navío; otras un interés que se relaciona con el cargamento.

824. *Del armador y del propietario del navío.*—Se llama *armador* aquel que arma un navío, es decir, que lo provee de todo lo necesario á la navegación y que organiza ésta, eligiendo el capitán (2). El armador se propone realizar utilidades, afectando el navío sea al transporte de mercancías ó de personas, sea á la pesca. Su propietario es también frecuentemente el armador; pero no es necesario que estas dos cualidades estén siempre reunidas en la misma persona. Están divididas particularmente en el caso en que una persona, habiendo tomado en alquiler un navío desarmado, lo hace navegar por su cuenta ó en el caso en que varios copropietarios de un navío encargan á

(1) Cód. de Comercio, arts. 216, 217 y 220. Arts. 666 á 682 del Cód. de Comercio de México.

(2) Art. 666 del Cód. de Comercio de México.