

LOS CONTRATOS DE UTILIZACIÓN DE BUQUE EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO

1. *Conceptos previos.* El Derecho Marítimo, como disciplina autónoma y particularísima, es sin duda una de las ramas de la Ciencia Jurídica, que menos innovaciones ha experimentado a lo largo de su ya milenaria existencia. Sus instituciones, muchas de las cuales han influido y penetrado otras ramas del derecho, se mantienen inmutables y vigentes, no obstante los vertiginosos cambios y progresos tecnológicos. A su estructura conceptual, empero, se van incorporando nuevos enfoques que problematizan sobre las bases en que se ha desenvuelto el fenómeno de la navegación de altura. Nos referimos, específicamente, al moderno derecho del mar, destinado a reglamentar el escenario y a demarcar el espacio marítimo en el que los Estados ejercen sus jurisdicciones territoriales y patrimoniales, precisando de paso, el área o perímetro navegatorio internacional. Esta variable de estudio del moderno derecho marítimo hace trasladar el centro modal del buque a los espacios marítimos, ampliando así, el campo de preocupación y estudio de la ciencia marítima contemporánea. Al decir, de un tratadista hoy, "el ordenamiento jurídico es marítimo cuando tiene conexión con el mar o con los espacios marítimos".¹

2. En el campo de las instituciones internas del llamado también derecho de la navegación, las legislaciones positivas de los diversos Estados, deben enfrentar los embates del avance tecnológico de todo orden, recurriendo a innovaciones legislativas remozando y modernizando sus ordenamientos mercantiles marítimos. En ese esfuerzo ha contribuido el carácter supranacional de la ciencia marítima y la labor de instituciones como el Comité Marítimo Internacional que han contribuido a la solución de materias no previstas por los usos y costumbres, fuente generadora de norma marítima por excelencia. Es así como a partir de la Convención de Bruselas, decenas de países han incorporado sus principios y otros más originales como Italia, Suiza y Polonia han estructurado modernos códigos marítimos de perfiles doctrinarios nuevos y de técnicas avanzadas.²

3. En Latinoamérica dicho proceso se advierte a partir de la década del sesenta, pese a existir en la mayoría de los códigos regionales ana-

¹ Raúl Cervantes Ahumada, *Derecho Marítimo*, México, Edit. Herrero, p. 6.

² El Código de la Navegación italiana, incorpora el transporte aéreo bajo la concepción navegación y crea toda una nomenclatura nueva en materia contractual y naviera.

cronismos y vacíos, propios de la época colbertiana en que fueron promulgados. Reflejo, como es lógico de la forma como se desenvolvía una navegación sin tecnología y sustentada en economías agrarias auto-suficientes y periféricas. En materia de contrato de transporte, la mayoría de esos códigos, conceptúan bajo el instituto Fletamento, las diversas maneras de utilización de una nave, sin hacer distinción al respecto.³ No obstante ello, sólo en la década recién pasada limitados países se dieron a la tarea de hacer innovaciones legislativas en sus respectivos códigos de navegación colocándose así en la corriente universalista unificadora que décadas antes había surgido en Europa. Entre estas renovaciones tenemos el caso de México, que en noviembre de 1963, promulga la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, que constituye la primera innovación positiva en el campo del derecho marítimo del continente. Antes y bajo la inspiración del redactor de la ley mexicana, el jurista Raúl Cervantes Ahumada, los países Centroamericanos habían elaborado un proyecto de Código Marítimo Único, el que aún espera su aprobación definitiva. Por último, la República Argentina en mayo de 1973 aprueba su Ley de Navegación, que constituye un avance notable en relación a su anterior articulado del libro III del Código de Comercio.⁴

4. Estas tendencias renovadoras en el campo del Derecho Marítimo Continental responden además al significativo rol que han jugado la doctrina y jurisprudencia en esos países y al efecto siempre presente del Derecho Comparado que en disciplinas de vocación marcadamente internacional, como el derecho de la navegación, adquiere especial relevancia. Se suma a los elementos catalizadores de estas innovaciones, el imperativo que significa el creciente aumento del comercio intra-latinoamericano que implica, variar prácticas y costumbres impuestas por las metrópolis, al calor de los procesos de integración económica de la región.⁵

5. Lo importante es que estas innovaciones se hagan en función de algunas bases mínimas de uniformidad, que sin alejarse del perfil universalista del derecho marítimo, contemplen caracteres regionales comunes que apunten a cambiar el rol dependiente y subalterno que

³ En ellas se ignora el contrato de fletamento en cuanto constituye una obligación de poner a disposición del fletador una nave para su utilización por éste, de acuerdo a las condiciones pactadas. No establecen diferencias entre contrato de transporte y fletamento propiamente tal. V. gr., Chile, art. 970. C. Comercio; Colombia, 160; Venezuela, art. 680 C. Comercio; y el derogado art. 1018 del Código de Comercio argentino.

⁴ Ley No. 20.094 de mayo de 1973 que reemplaza al libro III del Código de Comercio de Argentina.

⁵ El Mercado Común Centroamericano y su proyecto de Código Tipo; el Grupo Andino y los convenios de armonización de los derechos económicos nacionales; Alalé y su proyección naviera Alamar ya ha aprobado un proyecto de conocimiento de embarque tipo para el área.

nuestros países han tenido en el transporte de sus propios productos.⁶

Finalmente, el objetivo de esta nota, es analizar, brevemente, la forma como el moderno derecho mexicano ha estructurado el polémico campo de los contratos de transportes, señalando, previamente, el cuerpo doctrinario más homogéneo que al parecer tuvo en vista el legislador azteca.

6. *Tipología doctrinaria de los contratos de fletamentos.* En el terreno de la elaboración doctrinaria de los llamados contratos de utilización de buque, la doctrina italiana encuentra su plasmación positiva en la dictación del Código de la Navegación Italiano de 1942, consagrando así una influencia que más tarde se reflejará en otros ordenamientos marítimos. Como señalaba el jurista argentino Atilio Malvagni en 1954, su influencia fue decisiva.

La gravitación natural de esta escuela y su atracción poderosa en la inquietud del estudioso ha hecho notar sobre todo en la materia de análisis y clasificación de los contratos de utilización de buque, concepto éste que ya ha penetrado en nuestra doctrina y aun en nuestros códigos, como el aeronáutico que sirve de título al capítulo X.⁷ ⁸

En la doctrina y ordenamiento positivo italiano en materia de contratos se da una clara tipología tripartita que distingue: 1º la locación; el fletamento y el contrato de transporte propiamente tal.

1) En el contrato de locación, el locador se obliga a conceder al locatario, mediante un precio en dinero el uso y goce de una nave determinada. En dicho pacto hay traspaso de la tenencia; el locador está ajeno a la gestión náutica y comercial de la nave y el locatario adquiere, a su vez, la calidad de armador-conductor del buque. Es interesante destacar que para sectores de esta doctrina, el carácter de armador se adquiere por el sólo hecho de ejercer la dirección técnica de la nave, es decir, la gestión náutica y en la que priva una relación de dependencia directa del capitán y tripulación.⁹ La locación puede ser de casco (arriendo de casco desnudo en el lenguaje marítimo) o de buque armado (*demise-charter*).

2) En el fletamento una de las partes, el fletante, contra el pago del flete pone a disposición del fletador un determinado buque ya armado

⁶ La Conferencia Mundial de Comercio y Desarrollo de las Naciones Unidas, efectuada en Santiago de Chile, abril de 1972, reiteró iniciativas tendientes a evitar la fuga de divisas que por conceptos de flete, seguro y comisiones Latinoamérica tiene en el sector transporte y seguros marítimos.

⁷ Atilio Malvagni. "Revista Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales", Universidad de la Plata, tomo xvii, p. 111.

⁸ La nueva Ley de Navegación argentina sigue al Dr. Malvagni, su inspirador y gestor, en la clasificación y conceptualización de los contratos de utilización de naves.

⁹ Juan Lena Paz. "Facultad de Derecho y Ciencias Sociales". Universidad de Buenos Aires. No. VIII-36, noviembre-diciembre, 1953, p. 1437.

y equipado, reservándose la dirección técnica-náutica del mismo. A diferencia, pues el fletador adquiere sólo la disponibilidad comercial de la nave.¹⁰ En otros términos, el fletante se obliga a prestar la navegación de la nave cumpliendo esta prestación por medio del capitán y tripulación que quedan bajo su dependencia jurídica y económica, sin perjuicio de las facultades del fletador o cargador para dar instrucciones al capitán en el campo de la utilización comercial del buque. Aquí la aventura marítima se realiza en nombre del fletante aunque los viajes se cumplan por cuenta del fletador. En consecuencia, la calidad de armador corresponde al fletante.¹¹ El fletamento puede ser convenido a tiempo (*time charter*) o a viajes redondos sin considerar su término.

3) En el contrato de transporte una parte se obliga a conducir-transportar a un lugar determinado por un precio establecido, personas o cosas, tomando a su cargo los riesgos del transporte. Aquí el transportador es deudor de una obligación de resultados: conducir a destino prefijado sanas y salvas las personas o cosas embarcadas, asumiendo, por lo tanto, la responsabilidad de vigilancia y custodia.

7. *Distinciones teóricas tipificantes.* a) Fletamento y locación de buque armado y tripulado (*demise charter*). En la locación de un buque completo, el locatario utiliza los servicios de una tripulación que no ha contratado al igual que en un fletamento *time charter*. Sin embargo, la naturaleza de las prestaciones en uno y otro caso es distinta.

Así, si la obligación asumida por el cedente del uso del buque se limita a la entrega de la tenencia del mismo al cesionario, transfiriendo la gestión náutica y comercial de la nave, habrá locación y no fletamento. Pero, en cambio, si el cedente se ha comprometido no solamente a proveer la nave sino a prestar su navegación como objetivo central de la cesión habrá fletamento y no locación. En otros conceptos, la subordinación del capitán y tripulación respecto a uno y otro, va a ser el elemento decisivo en la afectación tipológica del contrato en cuestión.

b) Fletamento y contrato de transporte. Aquí la doctrina que comentamos divide la noción verbal transportar en dos facetas. En el fletamento hay sólo transporte técnico en el sentido que el fletante se obliga a prestar la navegación del buque, siendo ésta su obligación central y única, a fin que el fletante lo desee o no, cumpla frente a terceros, si los hubiere, la obligación de traslado. En cambio, en el contrato de transporte, hay transporte jurídico, es decir, la obligación de resultados que implica la traslación efectiva en el tiempo y espacio de personas o cosas que embarcó bajo su custodia y vigilancia en una aventura marítima.

Como se infiere, en la dicotomía transporte técnico *vs.* transporte jurídico que distingue el fletamento del transporte hay para esta doctrina autonomía en cuanto a las prestaciones a que las partes se obligan. Sin embargo, esta autonomía no es compartida unánimemente, pese a estar

¹⁰ Juan Lena Paz, fuente citada.

¹¹ Atilio Malvagni, fuente citada.

legislada así en el Código de la Navegación Italiana. Graziani en Italia y Atilio Malvagni en Latinoamérica niegan esa dicotomía, sosteniendo que en todo fletamento hay transporte y lo que se denominará transporte técnico no es más que una instancia indisoluble del transporte jurídico. La obligación de poner el buque en estado de navegabilidad a disposición del fletador no es ajena a la obligación de transportar, puesto que por ejemplo los usos y costumbres recogidos en las pólizas de fletamentos tipo (pólizas o machotes tipos) se le prohíbe expresamente al fletante trasladar cosas ilegales (contrabando) o arribar a lugares o puertos no previstos. En otras palabras, para estos autores existe una concepción unitaria en lo que genéricamente denominan contratos de utilización de buque y para los cuales en todo fletamento hay transporte-traslado aunque el fletante no tome sobre sí, la responsabilidad de custodia y vigilancia de las personas o cosas embarcadas en el tráfico marítimo.¹² Para Malvagni, jurista argentino de proyecciones regionales en la ciencia marítima continental, los contratos de transportes marítimos pueden clasificarse como sigue:

- A. Contrato de locación.
- B. Contrato de transporte sin depósito (navegar-trasladar).
 - B.1. Fletamento a tiempo (*time charter*).
 - B.2. Fletamento por uno o varios viajes.
- C. Contrato de transporte de mercaderías con depósito:
 - C.1. Fletamento total o parcial.
 - C.2. Carga general.
 - C.3. Transporte moderno de mercaderías.
- D. Contrato de transporte de pasajeros.¹³

8. *Otras concepciones doctrinarias.* Según el criterio anglosajón y la doctrina francesa los contratos de utilización de buques pueden clasificarse como fletamentos, comprendiendo desde la locación hasta el moderno contrato de transporte de cosas y personas. Sin embargo, Francia en 1966, incorpora a su legislación positiva una tipología de contratos semejante a la italiana, tipificando la locación, como instituto separado de las otras formas de fletamentos.¹⁴

Con estos antecedentes generales que compilan lo esencial de la doctrina y derecho comparado en la materia, pasaremos a analizar las orientaciones exegéticas que han inspirado al legislador mexicano en la estructuración de su Ley de Navegación y Comercio Marítimo, particularmente en el articulado referido al polémico campo de los contratos de transporte.¹⁵

¹² Atilio Malvagni, fuente citada.

¹³ Atilio Malvagni. *Los Contratos de Transportes por agua*, Buenos Aires, 1954.

¹⁴ René Rodière. ("Revue de Droit Comparé", París, tomo XXIII, 1970).

¹⁵ Omitimos señalar a autores como Ripert, Gresp y Laurin, Danjon, por razones de espacio y por el carácter más civilista de sus criterios.

9. *Fletamento, locación y contrato de transporte en el derecho marítimo mexicano.* La ley mexicana, promulgada en noviembre de 1963, contempla en el Título III, bajo el epígrafe "De los Contratos" en dos capítulos las disposiciones que regulan los contratos de transportes. En el capítulo I, desde el artículo 150 al 156, trata del arrendamiento de buque, tipificándolo en forma separada del resto de los contratos. La ley no define el arrendamiento de nave, el que corresponde *grosso modo*, a la locación de la doctrina antes vista. En consecuencia, según el artículo 6 se aplican a tal instituto, las disposiciones del derecho común. El artículo 150, señala que el propietario que arrienda un buque para que un naviero lo explote por su cuenta, no responderá frente a terceros de los daños ocasionados durante la navegación, pero las responsabilidades que resulten a cargo del naviero, podrán ejecutarse sobre el buque, que jurídicamente, se considera fortuna de mar. Como se infiere la acción navegatoria en su concepción dinámica es la que genera el riesgo y por ende la imputabilidad. Posteriormente, la ley señala que de todas formas el arrendatario responderá ante el propietario de los créditos que gravan el buque del tráfico marítimo (artículo 151.)

Más adelante se contempla el original derecho del arrendatario de poder abandonar la nave a los acreedores originados en el proceso navegatorio pudiendo, eso sí, su propietario oponerse a tal derecho, si cubre los créditos que sean causa del mismo, manteniendo a salvo sus derechos (inciso final, artículo 151.) Siguiendo el perfil consensual del derecho común, el contrato de locación, en el derecho mexicano, no requiere solemnidad *in actum*, sino que debe constar por escrito sólo para los efectos probatorios y si su término excede de diez años, deberá reducirse a escritura pública. El naviero no podrá subarrendar la nave sin consentimiento de su dueño y vencido el plazo estipulado sin que ninguna de las partes declare su voluntad resolutoria, se entenderá prorrogado por "el hecho de que el arrendatario conserve la tendencia del buque". Las correlativas acciones prescriben en un año (artículo 156).

Del análisis de las precitadas disposiciones se desprende que la simple propiedad de un buque no atribuye al propietario la calidad de naviero-comerciante, ni lo somete a los ordenamientos administrativos y tributarios propios de los comerciantes. Por otra parte, cuando el arrendatario de un buque no es naviero no se rige por la ley de navegación que comentamos, sino por la ley federal civil. En consecuencia, la ley marítima reglamenta el arrendamiento sólo cuando el arrendatario es un naviero que dedica el buque al tráfico marítimo. Además el buque locado con el precitado objetivo, pasa a constituir una "fortuna de mar" constituyendo una limitante a la responsabilidad del naviero arrendatario, circunscribiéndola a ella, pasando a ser además el sujeto pasivo, marginando de toda eventual imputabilidad al propietario-locador.

En relación a este punto señala el redactor del proyecto, doctor Cervantes Ahumada:

Como el buque en explotación constituye una fortuna de mar cuyo importe es el límite de la responsabilidad del naviero por los créditos que sean consecuencia del proceso de la navegación, es natural, que para hacer efectiva tal limitación el naviero puede hacer uso del derecho de abandono del buque a los acreedores. Se da por tanto el novedoso efecto de que el contrato de arrendamiento de buque que no es título traslativo de dominio, concede al naviero arrendatario por mandato legal, el poder dominical de abandonar la nave.¹⁶

Este derecho a ejecutar la responsabilidad del naviero-locatario sobre el buque hace resaltar, una vez más, lo que algunos autores llaman el "particularismo" del derecho marítimo. En efecto, desde el punto de vista del derecho común, de raíz continental-románica, tal solución aparece incongruente e ilógica. Sin embargo en el derecho marítimo moderno, que sigue en este sentido el legislador mexicano, se justifica por cuanto la relación de dominio estático "buque-arrendador" es indiferente al fenómeno navegatorio en el cual el sujeto dinámico "naviero-arrendatario" instrumenta el buque que ocasiona daños (incorpora riesgos, luego noción de responsabilidad objetiva) imputables y ejecutables sobre la fortuna de mar.

10. *El contrato de fletamento en la Ley mexicana.* La Ley de Navegación mexicana, supera con acierto las tradicionales confusiones doctrinarias existentes en la materia y que se resumieron en la primera parte de este artículo. Así define textualmente: "Por el Contrato de fletamento el naviero se obliga a realizar con el buque un transporte marítimo en los términos que se pacten, y el cargador se obliga a entregar oportunamente las mercancías o efectos que deban transportarse y a pagar el flete" (artículo 157). De las diversas formas que puede adoptar este instituto, se desprende en la definición citada la esencia del contrato: la Transportación Marítima. Aquí el legislador sigue la concepción unitaria sostenida por Graziani y Malvagni sin entrar a distinguir el transporte técnico del jurídico postulado por la doctrina italiana.

Los tipos o subsistemas de fletamentos pueden ser: a) Fletamento por entero o por compartimento; b) Transporte de cosas en general; c) Transporte de cosas determinadas, y d) Transporte de pasajeros o personas.

a) Fletamento por entero o por compartimento. Este contrato opera en función del objeto; por entero o total, y parcial o por compartimento, según sea la totalidad o una parte del mismo. Aquí lo total o parcial del buque fletado es claro y difiere de la adoptada por el de-

¹⁶ Raúl Cervantes Ahumada, (en "Comunicaciones Mexicanas al VIII Congreso Internacional de Derecho Comparado". UNAM, 1971, p. 231).

recho inglés en que se distingue entre fletamento de todo o parte del buque en contraposición del transporte de mercaderías. En este subtipo de fletamento la ley contempla la tendencia de especialización de las naves de frecuente uso en el mercado de carga mundial, por ejemplo, frigoríficos, petroleras, carbonera, buque-tanque, etcétera. La ley al referirse al fletamento por entero no prescribe más detalle sólo se refiere a la modalidad de entrega de las mercaderías. Así señala en el artículo 160 "salvo pacto en contrario, reglamento, costumbre o uso local las mercancías o efectos transportados en buque por entero o un compartimento completo, serán entregados al costado del buque".

Como se advierte la esencia de este contrato es la prestación del fletante de poner a disposición del fletador, la disponibilidad útil de la nave, conservando como es lógico la dirección y responsabilidad en la aventura marítima. En este caso, el naviero responderá por los daños que pueda ocasionar si declara falsamente la capacidad del buque o del compartimento fletado. La ley, al efecto, contempla una tolerancia del veinte por ciento en la inexactitud de la declaración (artículo 161). Más adelante en los artículos 162 al 166 reglamenta todo lo relacionado con las estadías y sobreestadías, figuras éstas que para este tipo de contrato resultan decisorias. Tale smaterías son tratadas en silencio de las partes o en defecto de los usos locales. Si ambas fuentes jurídicas no las contemplan, el plazo de las estadías comenzará a contarse a partir del momento en que el cargador o el destinatario de la carga en sus casos, reciban el aviso del naviero de que la nave está lista para ser cargada o descargada (artículo 162). Tal situación de hecho y al no existir, pacto, uso o reglamento portuario será determinado por la autoridad portuaria, considerando la viabilidad real de la entrega, carga o descarga, de la nave. Para los efectos de computar tales términos se consideran sólo los días laborables y se suspenderán cuando hay impedimento por causas no imputables al cargador o al consignatario. Si transcurre el plazo fijado para las estadías sin que se haya completado la carga o descarga por culpa del fletante o del consignatario, se concederá plazo de sobreestadías que será igual al número de días laborables que hubieren comprendido las estadías. Dicho plazo es continuo y no admite descuento.

Este tipo de contrato que se puede caracterizar de "fletamento-arrendamiento" se estructura en el derecho mexicano en base a la práctica marítima plasmada en las pólizas tipos que señalan detalladamente las prestaciones recíprocas a que las partes tradicionalmente se obligan.¹⁷

b) Fletamento parcial de cosas en general. Está señalado implícitamente en el artículo 167 que dice a la letra: "el contrato de transporte de cosas podrá abarcar parcialmente la capacidad de carga del buque o bien el transporte de cosas determinadas". Este subtipo puede pactarse en relación a un buque determinado o sobre nave indeterminada. Esta

¹⁷ Existen formularios típicos de los distintos contratos de fletamento y para el *time charter* el "Baltimé 1939".

modalidad de gran utilización contempla el transporte de cajas o *containers* sin señalamiento de volumen y peso.

c) Fletamento parcial de cosas determinadas. Este subtipo se engloba en la expresión "fletamento-transporte". Aquí se exige al igual que en todo el derecho marítimo comparado, el conocimiento de embarque, título mercantil que da cuenta del hecho de la recepción de las mercancías a bordo, prueba del contrato y sirve además, de título representativo mercantil. Este contrato, el más utilizado por el comercio marítimo mundial, opera en función de varios cargadores que entregan en verdadero depósito las cosas a transportar, a un naviero quien asume la total prestación de resultados: trasladar sanas y salvas a destino los efectos a cambio del pago de un flete convenido. La ley señala expresamente la facultad que tiene el naviero de cumplir su obligación de traslado en cualquier buque. Para el caso que el cargador entregare mercancías distintas a las pactadas y las entregadas causaren un flete superior, el naviero responderá hasta el monto del valor de lo declarado; pero tendrá derecho a cobrar el flete que corresponda a las que fueren cargadas (artículo 184).

d) Transporte de pasaje: este contrato está legislado en el subpárrafo E, desde el artículo 191 al 209. En general este subtipo recoge principios más o menos uniformes que inspiran todo el transporte de pasajero y que están reconocidos en la mayoría de las legislaciones nacionales y en algunos modernos códigos de navegación tanto marítimos como aeronáuticos. Lo más resaltante es que en cuanto a los daños la respectiva indemnización ha sido eliminada del primitivo texto legal y llevada a las disposiciones que regulan el seguro del viajero.

11. *Fletamento combinado*. El moderno derecho marítimo mexicano, prevé en su artículo 181 la viabilidad legal del fletamento combinado, o sea, aquellos en que sucesivos porteadores se sustituyen en diversos tramos del transporte, hasta llegar al destinatario. Con la incorporación positiva de este instituto el legislador mexicano se ubica entre los primeros en abordar tan apremiante problema que sirve de antecedente al moderno sistema multimodal de transporte. La ley enfrenta al espinudo asunto de la responsabilidad, que es crucial en el transporte combinado, señalando, que al efecto habrá de expedirse sólo un conocimiento de embarque el que debe contener cláusulas que serán observadas por todos los porteadores. Es interesante resaltar el criterio pragmático que siguió la ley en materia de responsabilidad. Supera las ya fatigosas discusiones en torno a la responsabilidad culposa y objetiva que debe inspirar al fletamento combinado o multimodal. En efecto, la ley dice en su artículo 182: "En el transporte combinado, la responsabilidad de cada porteador comienza en el momento en que recibe la carga y termina cuando la entrega, salvo pacto en contrario. Al efecto, en el conocimiento de embarque cada porteador hará constar los términos y condiciones en que recibe y entrega la carga."

Con este claro y sencillo sistema la Ley de Navegación y Comercio Marítimo salva una de las cuestiones más engorrosas en materia de transporte combinado, zanjando el difícil asunto de la responsabilidad acumulativa o singular que hoy se agita en la doctrina y derecho comparado europeo.¹⁸

12. *Análisis crítico global.* Resumiendo podemos expresar que la ley mexicana en primer término se sitúa en materia de contratos de transportes en una concepción heterodoxa. Por una parte, acepta en principio la doctrina italiana al separar nítidamente, el contrato de arrendamiento del resto de los institutos hasta ayer confundidos bajo el concepto genérico de fletamento. El contrato de arrendamiento es tipificado en forma separada y se incorporan a él elementos tan originales, como el derecho de abandono que se concede al arrendatario y el concepto de fortuna de mar, ambos perfiles netamente marítimistas, pero insertados dentro de un contrato que en la estructura del derecho común, otorga sólo la mera tenencia y nunca un poder dominical de disposición.

La fortuna de mar, formada por el buque y fletes, tradicionalmente ha sido la limitante de responsabilidad del naviero-propietario, asume en el derecho mexicano un rol funcional engarzado al sujeto dinámico, esto es, el arrendatario-naviero.

En los subsistemas del fletamento prima la concepción unitaria de Graziani y Malvagni, es decir, vinculado esencialmente a la transportación marítima. No hay para el legislador azteca transporte técnico separado del jurídico. Ambos son ingrediente de una actividad cuya finalidad es cumplir un servicio a terceros trasladando personas o cosas de un punto a otro. Al mismo tiempo no reconoce la dicotomía existente entre empresa naviera y empresa de transporte. La empresa marítima definida como el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo reafirma la doctrina unitaria integradora del derecho mexicano.

En el subtipo fletamento de cosas determinadas o bajo conocimiento, la ley tiene dos aspectos novedosos. Acepta los conocimientos para embarques, hasta hoy no reconocidos por varios códigos marítimos latinoamericanos (por ejemplo el C. de C. chileno, entre otros) y otorga explícitamente al naviero la facultad de cumplir su prestación en cualquier nave.

Otra innovación importante en materia de estos institutos es la expresa mención y reconocimiento del fletamento combinado con cuya institución se incorpora el transporte multimodal de gran vigencia en

¹⁸ El Seminario sobre Transporte Combinado, realizado en Génova en mayo de 1972, se abocó sin resultados doctrinarios satisfactorios a estudiar el problema de la responsabilidad en el transporte multimodal, "Il Diritto Marittimo" año LXXIV, abril-septiembre, 1972, Génova (Italia).

Europa y Estados Unidos y que concentra sobre sí, no pocas materias de ardua solución doctrinaria y práctica.

Por último, mantiene en pie como fuente generadora de las relaciones marítimas, la voluntad de las partes, los usos y costumbres a los cuales entrega amplia competencia, particularmente en materia de estipulaciones contractuales (por ejemplo, en los fletamentos totales nada dice la ley en relación al reparto de gastos que normalmente se presentan en las pólizas de *time-charters*).

Finalmente, podríamos acotar que quedan sin solución otras materias, las que el legislador expresamente entregó a un reglamento complementario, que sin embargo, pese a la vigencia de más de diez años de la ley aún no ha sido dictado por quien corresponde.

Jorge WITKER V.
Miembro del Instituto de
Investigaciones Jurídicas