



Universidad Internacional de La Rioja
Máster Universitario en Derecho del Comercio
Internacional

Marco Jurídico aplicable a la
intervención de los Fedatarios
Públicos en Materia Marítima en la
Legislación del Reino de España y en
la Legislación de los Estados Unidos
Mexicanos.

Trabajo fin de máster presentado por:
Licenciado Rafael Rivas Rodríguez.
Titulación: Master Universitario en
Derecho del Comercio Internacional.
Área jurídica: Grado en Derecho.
Director/a: Unai Belintxon Martín.

Ciudad de México, México.
12 de Octubre de 2017
Firmado por: Rafael Rivas Rodríguez.

I.- ÍNDICE.

II.- LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.

III. RESUMEN.

IV. INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

V.- DESARROLLO DEL TEMA.

VI.- CONSIDERACIONES FINALES / CONCLUSIONES.

VII.- FUENTES JURÍDICAS.

I.- ÍNDICE.

1. Capítulo 1.- Marco jurídico aplicable a la intervención de los fedatarios públicos en la Ley de Navegación Marítima del Reino de España.

1.1. Fuentes Legales de Derecho.....	7
1.2. Inscripción de la adquisición de un buque o artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles, Sección de Buques.....	9
1.3. Formalidad del contrato de compraventa de buques.....	11
1.4. Formalidad del contrato de construcción naval.....	13
1.5. Formalidad de la constitución de hipoteca marítima.....	13
1.6. Actuación del capitán.....	15
1.7. Certificación pública de expedientes marítimos:.....	18
1.7.1. Protesta de mar por incidencias de viaje.....	19
1.7.2. Tramitación ante notario del expediente de liquidación avería gruesa.....	20
1.7.3. Tramitación ante notario del depósito y la venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo.....	21
1.7.4. Tramitación ante notario del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.....	23
1.7.5. Enajenación de efectos mercantiles alterados y averiados.....	24

2. Capítulo 2.- Marco jurídico aplicable a la intervención de los fedatarios públicos en la ley de navegación y comercio marítimos de los Estados Unidos Mexicanos.

2.1. Fuentes Legales de Derecho.....	25
2.2. Derechos reales e inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.....	26
2.3. Hipoteca marítima.....	27
2.4. Actuación del capitán.....	28

3. Capítulo 3.- Convenios y Tratados Internacionales.

3.1. Consideraciones generales a los mismos.....	30
--	----

II.- LISTADO DE ABREVIATURAS Y SIGLAS.

ADM: Anuario de Derecho Marítimo.

AEDIPR: Anuario Español de Derecho Internacional Privado.

ART.: Artículo.

BOE.: Boletín Oficial del Estado. España.

CC: Código Civil, 1889. España.

CCF: Código Civil Federal. México.

CCOM: Código de Comercio de 1885. España.

CE: Constitución Española, 1978. España.

CMI: Comité Marítimo Internacional – International Maritime Committee (IMC).

CNUDM: Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, 1982 - United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLS).

CNUDMI: Comisión de las Naciones Unidas para la Unificación del Derecho Mercantil Internacional, 1966.

DOF: Diario Oficial de la Federación. México.

DOUE: Diario Oficial de la Unión Europea.

LNCM: Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.

LNDF: Ley del Notariado para el Distrito Federal, 2000. México.

LNLM: Ley de Navegación Marítima. Ley 14/2014, de 24 de julio. España.

OMI: Organización Marítima Internacional - International Maritime Organization (IMO).

RAE: Real Academia Española.

RBM: Registro de Bienes Muebles. España.

REDI: Revista Española de Derecho Internacional.

REEI: Revista Electrónica de Estudios Internacionales.

RLNCM: Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. México.

RMN: Registro Marítimo Nacional. México.

RN: Reglamento del Notariado de 1944. España.

RRC: Reglamento de la Ley del Registro Civil de 1958. España.

III.- RESUMEN.

Marco Jurídico aplicable a la intervención de los Fedatarios Públicos en Materia Marítima en la Legislación del Reino de España y en la Legislación de los Estados Unidos Mexicanos.

El presente trabajo muestra una visión global del Comercio Marítimo, su actual estado como consecuencia de la globalización, así como sus principales necesidades, abordándolo desde el punto de vista de la actuación de aquellos sujetos privados investidos de funciones y fe pública por el Estado en pro de la agilidad de las actividades marítimas y mercantes. Busca dejar en claro la gran diversidad legal en esta materia, acotada a solo dos legislaciones, materia y contenido que por su sola esencia es mucho mayor. Debemos de tener en claro que la materia marítima trasciende fronteras y es en ese tránsito geográfico y cruce en donde también se requiere dotar de certeza jurídica a los actos y hechos cotidianos y accidentales presentados en esta realidad. Planteamos como principal objetivo de este esfuerzo el generar ordenamientos legales y Tratados Internacionales que permitan a los fedatarios públicos, de cualquier Estado, dar fe de los mismos en un ámbito de homologación, coordinación, congruencia y reconocimiento en territorios diversos.

Palabras Clave: Derecho marítimo; Derecho internacional; Fedatario público; seguridad jurídica; Ley de Navegación Marítima.

Legal Framework to be applied to the Public Notaries interference concerning Marine affairs in Spain's Kingdom and Mexican United States Legislation.

The present work shows a global view of Maritime Trade, its current status as a consequence of world globalization, as well as its main requirements, approaching the issue, from the performance point of view of those private individuals authorized by the Federal Government to carry out these notary public functions, in order to speed maritime and merchant activities up. This text intends to make clear the great legal diversity in this matter, today restricted to only two legislations, subject matter and content, being itself much greater. We must be clear that maritime matter gets the better of borders, and it is in that geographical junction where it is also necessary to provide legal certainty to the daily and accidental acts and facts presented in this reality. The main objective of this effort is to generate legal rulings and International Treaties that allow the public notary, whatever his district be, to attest them in homologation, coordination, congruence and recognition through their different districts.

Reference Words: Maritime Law; International Law; Notary Public; Legal Safety; Maritime Navigation Law.

IV.- INTRODUCCIÓN Y CONSIDERACIONES PRELIMINARES.

Muy a principios de la humanidad el tráfico comercial ha sido el motor de producción y enriquecimiento de los individuos y de las Naciones. El estímulo de la generación de riqueza para la satisfacción de las necesidades humanas es fuente de nuestra misma naturaleza. Es ahí, en esa misma naturaleza, en la que encontramos la necesidad de expansión hacia nuevos entornos, posibilidades y mercados.

En antiguo, aquellos hombres vieron y vivieron esa necesidad, aventurándose a conocer nuevos mundos y trasladando esa actividad mercante a otros lugares del planeta mediante el intercambio de bienes. Esta actividad, por más decir, a continuado hasta nuestros días, desdibujando incluso las fronteras de los países, preservando la primacía del traslado de dichas mercancías por aquellos medios que representen menor coste a mayor ganancia para los comerciantes.

Uno de estos medios es el del comercio marítimo, tanto en el ámbito doméstico como en el internacional, ve su reflejo en la necesidad de coordinarlo y regularlo como todo evento humano, es ahí en donde nace el Derecho Marítimo con sus prácticas, convencionalismos, legislación Estatal y Supranacional.¹

Cierto es también que esta actividad, como cualquier otra humana, requiere de cierta regulación que garantice y que la dote de seguridad jurídica, no solo a la actividad del tráfico mercantil en si misma, sino también a aquellos actos y hechos jurídicos que se presentan en la vida diaria y cotidiana de los pasajeros y de la tripulación de una embarcación, razón de ser de este trabajo en el que se plantean aquellos actos en los que diversos actores, fedatarios públicos de manera formal o material, intervienen en esta trascendente actividad a fin de dotar de seguridad y certeza jurídica a los mismos.

De esta forma y en extensión de la soberanía de los Estados, ciertas funciones públicas del mismo son delegadas para ser desempeñadas, en lo material y en esta materia, por los particulares. Tal es el caso del capitán del barco o del notario público de corte latino, quienes sin ser funcionarios o empleados del Estado, son investidos de ciertas facultades de dadores de fe para actos del Derecho Marítimo Mercantil.

¹ En este aspecto es clave la reflexión de: GONZALEZ CAMPOS, J.D., *"Diversification, Specialisation, Flexibilisation et Materialisation des règles de Droit International Privé"*, RdesC, t. 287, 2002, pp. 156 y ss. Véase de igual forma ALVAREZ RUBIO, J.J., *"Las Lecciones Jurídicas del Caso Prestige: Prevención, Gestión y Sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos"*, Aranzadi, Pamplona, 2011.

El Derecho Marítimo es, sin duda, en todos los Estados costeros, un Derecho especial, que representa los caracteres propios de un Derecho autónomo. En el caso de España nos encontramos en presencia de una nueva regulación de una rama legal del comercio ya por mucho añeja, y de la que conforme a su motivación responde a una nueva concepción de diversas instituciones, incluida la jurisdicción voluntaria encomendada a los tribunales y la reserva de integración, tramitación y resolución de expedientes a notarios, pretendiendo que este Derecho de la navegación, sea cada vez mas completo, ágil y autosuficiente en su regulación. Se aumenta así, en el Derecho Español, esa nota de particularismo propia de esta materia.

El legislador ha optado por la creación de una rama inspirada por principios propios y dotada de autonomía domestica, pero en convivencia necesaria con el ámbito internacional y europeo, en este sentido el artículo 2 de la Ley de Navegación Marítima (en adelante LNM), al regular su convivencia, interpretación y aplicación en la esfera global, ha generando una serie de criterios prioritarios especiales de interpretación, en todo caso, para la exegesis de las normas de esta ley se atenderá a la regulación contenida en los Tratados Internacionales vigentes en España y México, a las normas europeas de aplicación y a la conveniencia de promover la uniformidad en la regulación de las materias objeto de la misma, criterio por indicar basado en las Reglas de Hamburgo.

En el ordenamiento jurídico español el tráfico mercantil marítimo se encontraba regulado en el Libro III del Código de Comercio de 1885 (en lo sucesivo CCOM) -el comercio marítimo-, mismo que fue derogado por la actual Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima (LNM)². Desde luego era preciso este cambio modernizador del marco regulador, el cual debía ser acorde con la pluralidad de fuentes normativas vigentes en el plano internacional. Esta nueva LNM supone un claro e importante avance normativo para el ordenamiento jurídico español.

La constante globalización, la ya mencionada autonomía de esta materia y la continua intención de los legisladores de innovación, no privativa solo de España y de México, es fruto de la intención de homogenizar el Ordenamiento Jurídico interno con el Derecho Marítimo Internacional, adoptado por la comunidad mundial, nota clave en un tráfico comercial caracterizado por la transnacionalidad de los agentes, productos y mercados.

Es claro ahora, que tal dinámica requiere de mecanismos que doten de seguridad y certeza jurídicas a dichas relaciones y convivencias, mismos que permitan crear y garantizar la coordinación entre los sujetos actores, bienes, mercados y medios de

² Boe, núm.180 de 25 de julio de 2014.

traslado, siendo este ejercicio en ocasiones inoperable debido a la coexistencia de legislaciones y Tratados Internacionales no convivientes entres si. En esta agilidad, propia del Derecho Mercantil, es necesaria la intervención de ciertos sujetos investidos de facultades y atribuciones por la misma Ley para dotar de certeza jurídica al tráfico marítimo mercantil.

En estas ideas, el presente trabajo plantea el análisis y valoración de aquellos actos dentro de la Legislación Marítima Mercante del Reino de España y de los Estados Unidos Mexicanos en los que se ve reflejada la intervención de los fedatarios públicos mediante su actuación formal o de hecho, y que contribuyen para el sostenimiento de un comercio ágil y dinámico, presentando su actuación y continuando con una valoración crítica de la misma.

Si bien el presente estudio se plantea la necesidad de contar con un ordenamiento legal de carácter internacional homogéneo en esta materia, es también necesario destacar, así como proponer, que en dicho cuerpo normativo se recojan disposiciones relativas a los fedatarios públicos o bien, en cierto sentido, regular a nivel internacional dicha función fedataria, no acotada solo a la rama marítima mercantil sino aplicable a los diversos Tratados Internacionales en diversas materias.

Sirva también como agradecimiento a toda aquella gente del mar, doctrinarios y estudiosos de la materia, así como estímulo a las nuevas generaciones, para profundizar en este argumento que por dicho no solo del autor es irreductible normar en tiempos próximos no tan lejanos.

V.- DESARROLLO DEL TEMA.

1. Capítulo 1.

Marco jurídico aplicable a la intervención de los fedatarios públicos en la Ley de Navegación Marítima del Reino de España.

1.1. Fuentes Legales de Derecho.³

Por lo que se refiere al caso de España, la vigente disciplina del Derecho de la Navegación se encuentra principalmente regulada en la Ley 14/2014, de 24 de julio,

³ PULIDO BEGINES, J.L., 2015, *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Tecnos (Grupo Anaya, S. A.). pp 36-39.

de Navegación Marítima (LNM), misma que encuentra su fundamento legal en el artículo 149.1.20^a de la Constitución Española de 1978 (en adelante CE).⁴

El legislador español optó por la creación de una rama inspirada en principios propios y autónomos por su contenido absolutamente respetuosa según el artículo 2 de la LNM con los demás ordenamientos legales. Los usos y costumbres de la navegación marítima se constituyen también en una segunda fuente del Derecho de la Navegación, con prioridad sobre cualquier otra norma legal.

En ámbito de la esfera internacional, los juristas, la gente del mar y las cámaras de comercio han venido exigiendo e impulsando una regulación uniforme en la materia marítima. La uniformidad se ha logrado en cierta medida y en algunas materias a través de la celebración y adhesión a diversos Convenios Internacionales, sin embargo existen otras en las cuales aún existe la imperiosa necesidad de coordinar esfuerzos, no obstante esa necesaria uniformidad⁵ también presenta complicados problemas jurídicos generados por la coexistencia de una legislación domestica que atiende a ciertas necesidades e intereses, y no solo me refiero a las propias de la materia, sino en la gran mayoría ajenas a la misma como podrían ser solo por enunciar algunas los intereses de ciertos grupos de poder, los intereses económicos, y los sistemas arancelarios y de hacienda, relaciones que permean la materia comercial marítima pero que distan mucho de favorecerla.

Con independencia de lo anterior, el legislador español ha introducido en la LNM ciertos elementos para evitar tales distorsiones, facilitando la aplicación y coexistencia de la indicada Ley con el resto de bloques normativos en presencia.

En lo enunciado, en la actualidad son numerosos los Convenios Internacionales suscritos por España en materia marítima, lo que nos da luz a un panorama muy complejo en cuanto a normas, no resultando fácil determinar el Derecho aplicable al caso concreto.

En el tráfico marítimo, la contratación se efectúa comúnmente sobre la practica reiterada y sobre la base de contratos modelo que contienen una serie de condiciones generales, establecidas por la parte contratante con mayor fuerza, mismas que rara vez sufren modificaciones, es decir, nos encontramos en presencia de contratos de adhesión, fuente también esta del Derecho Marítimo en primacía del

⁴“Artículo 149 1. *El Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias:...* 20.^a *Marina mercante y abanderamiento de buques; iluminación de costas y señales marítimas; puertos de interés general.*” Boe, núm. 311, de 29 de diciembre de 1978.

⁵ Sobre el análisis particular de las concretas necesidades de armonización de un específico sector de actuación normativa: LUZZATTO, R., “*Metodi di Unificazione del Diritto Marittimo e Interpretazione Uniforme*”, Dir Mar, 1999-I, pp. 148-151.

principio de autonomía de la voluntad,⁶ generando así normas individuales de aplicación obligatoria para las partes. Aunado a los mencionados contratos ha proliferado la aparición de modelos o formularios aprobados por grupos o asociaciones de empresarios y por diversas organizaciones internacionales, constituyendo estos también normas individualizadas que rigen tales relaciones.⁷

1.2. Inscripción de la adquisición de un buque o artefacto naval en el Registro de Bienes Muebles, Sección de Buques.

Los países en general establecen mecanismos de comprobación de la propiedad, gravámenes, cargas, características y estado de los buques que enarbolan su bandera, aunado a la movilidad de dichos bienes y a la necesidad de su identificación, prevalece el interés de la comunidad internacional de contar con mecanismos que permitan la identificación de los buques y de sus titulares, a fin de determinar la ley aplicable y la imputación, en su caso, de responsabilidades. Ahí es cuando nacen los Registro Marítimos de Buques, necesarios tal y como lo indica el artículo 94.2 de la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar de 1982 (en adelante CNUDM).

En el caso de España, el Registro de buques es obligatorio desde la promulgación del CCOM de 1885 y no es sino hasta la segunda mitad del siglo XX cuando el buque requería inscripción en el Libro de Buques del Registro Mercantil de la provincia en que estuviera matriculado, atendiendo al principio de publicidad registral. Con posterioridad, en el año de 1989, se crea el Registro de Bienes Muebles (en lo sucesivo RBM), en el que se inscriben los buques hasta el día de hoy.

Como es evidente, la presente materia registral es de carácter público ya que sus intereses trascienden el campo del derecho privado, para el que la importancia económica del buque es una razón de primer orden, junto a la especialidad de la actividad navegatoria y la propia naturaleza del tráfico que desarrolla. Sirva como ejemplo de esto la sentencia emitida por el Tribunal Supremo, con sede en Madrid, resolución STS 2344/2016⁸ en la que queda claramente evidenciada la gran necesidad y trascendencia de contar con un registro y matrícula para efectos de identificar e imputar todo tipo de responsabilidades, incluso fiscales, al no acatamiento de las disposiciones administrativas en la materia.

⁶ Véase entre otros: VON ZIEGLER, A., *“Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law”*, Dir Mar, vol. 101, no. 1, 1999, pp.232 a 239.

⁷ En relación al Derecho comunitario/europeo del Milan, transporte en la UE, puede verse a MUNARI, F., *Il Diritto Comunitario dei Trasporti*, Guiffre Editore, Milan, 1996, pp. 50 a 117.

⁸ STS 2344/2016 de fecha 31 de mayo de 2016. Aranzadi.

Para abordar este tema, es necesario definir en primer momento aquellos bienes o elementos que son materia de inscripción, para continuar con la sucinta explicación de tal procedimiento.

Conforme a la misma Ley Española, en su artículo 56, debemos de entender por buque a *“todo vehículo con estructura y capacidad para navegar por el mar y para transportar personas o cosas, que cuente con cubierta corrida y de eslora igual o superior a veinticuatro metros”*.

Sin embargo, hay que aclarar que en el RBM, en su Sección de Buques, no solamente se inscriben tales, sino que también la LNM nos indica que serán objeto de inscripción en el mismo las Embarcaciones y Artefactos Navales abanderados en España, como lo enuncia el artículo 69 en su parte conducente:

...*“Artículo 69.*

- 1. Todos los buques, embarcaciones y artefactos navales abanderados en España deberán obligatoriamente inscribirse en la Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles.”...*

En este orden de ideas entendemos por embarcación al *“vehículo que carezca de cubierta corrida y el de eslora inferior a veinticuatro metros, siempre que, en uno y otro caso, no sea calificado reglamentariamente como unidad menor en atención a sus características de propulsión o de utilización”* y por artefacto naval a *“toda construcción flotante con capacidad y estructura para albergar personas o cosas, cuyo destino no es la navegación, sino quedar situada en un punto fijo de las aguas y al buque que haya perdido su condición de tal por haber quedado amarrado, varado o fondeado en un lugar fijo, y destinado, con carácter permanente, a actividades distintas de la navegación”*.⁹

Esta inscripción de los buques, embarcaciones y artefactos de titularidad pública es potestativa. No obstante los derechos de garantía, reservas de dominio y prohibiciones de disponer, arrendamientos financieros y demás gravámenes inscribibles sólo serán oponibles frente a terceros si figuran inscritos en el Registro de Bienes Muebles.

Indicado lo anterior, el sistema registral español en esta materia se caracteriza por ser un doble registro, de tal forma que el buque ha de estar inscrito en dos registros diversos. La Sección de Buques del Registro de Bienes Muebles (de carácter mercantil), sirve a los intereses propios del derecho privado, aunque su función sea pública, mientras que el Registro de Matrícula funciona y satisface las necesidades

⁹ Arts. 57 y 58 de la LNM.

administrativas de regulación del propio Estado. Ambos registros no se excluyen entre sí.

Por lo que se refiere al Registro de Bienes Muebles, este funciona con el sistema de folios reales, en los que se inscriben los bienes y los distintos actos, cargas o gravámenes que sobre ellos recaigan. También se podrán inscribir la constitución, modificación y cancelación de gravámenes o limitaciones de disponer, embargos judiciales o administrativos sobre buques o embarcaciones según se advierta en Convenio Internacional.

En su estructura, el Registro dedica la Sección Primera a la inscripción de la propiedad o dominio, negocios de compraventa, constitución de hipotecas navales o mobiliarias, anotaciones de embargo y demás gravámenes sobre los buques y aeronaves, siendo siempre la primer inscripción la de propiedad (art. 71.1 de la LNM), que se practica con independencia de la lista en que se halle el buque inscrito en el Registro de Matrícula.

El buque accede al RBM previa inscripción hecha en el Registro Marítimo que le corresponda y mediante certificación de la matrícula o asiento del buque.

Ahora bien, conforme al denominado principio de Titulación Pública, previsto en el artículo 73 de la LNM, para efectos de estar en posibilidades de acceder a la mencionada inscripción, es necesario que el acto otorgado, a inscribirse, conste en escritura pública o póliza ante notario, resolución judicial firme o documento administrativo expedido por funcionario facultado para ello. También el notario o cónsul español que intervenga en una póliza o escritura relativa a buques, embarcaciones o artefactos navales deberá obtener previamente del RBM toda la información relativa a la situación de dominio y cargas que pesen sobre el bien, debiendo hacerla constar en el mismo instrumento público.

En este ámbito existe claramente la intervención de dos fedatarios públicos, por una parte el notario ante el que se formaliza el acto a inscribir y por otra la del registrador, sujeto dotado por el Estado de la fe pública registral, que de manera material y formal efectúa el acto de la inscripción, ambos sujetos actuando en visión de las garantías de certeza jurídica, publicidad y veracidad del acto.

1.3. Formalidad del contrato de compraventa de buques.

En la práctica comercial la compraventa de buque se elabora comúnmente mediante modelos o formularios contractuales ya hechos mediante la aplicación de la máxima norma de los contratos, la autonomía de la voluntad, contratos elaborados por la misma practica de la rama y comúnmente aceptados por la costumbre marítima, por lo que la aplicación de la LNM será en cierta medida solamente supletoria para efectos de interpretación de los mismos.

La Ley no contiene un concepto de este contrato, por lo que tenemos que remitirnos supletoriamente a la materia común, y en términos del artículo 2 de la LNM, a lo dispuesto en el artículo 1.445 del Código Civil Español (en adelante CC), para definirlo como *“aquel acuerdo de voluntades en virtud del cual una parte, denominada vendedor, se obliga a entregar y transmitir la propiedad de un determinado buque a otra, llamada comprador, a cambio de un precio cierto”*.

Como su nombre lo indica, el objeto de dicho contrato es el buque¹⁰, así como sus elementos, partes y accesorios, en términos del artículo 117 de la multicitada LNM.

Si bien es cierto que la Ley indica en primera instancia que la forma del contrato de compraventa de buque es por escrito, para efectos de proceder a su inscripción es necesario elevar dicha forma a la de escritura pública, dotándola de oponibilidad y efectos frente a terceros, en cuyo caso el notario o cónsul deberá obtener previamente del RBM informe sobre la situación de dominio y cargas que reporte dicho buque.¹¹

Como se indicó, la LNM prevé que el contrato de compraventa de buque conste por escrito. Dicha exigencia solo ve su necesidad para efectos de prueba en caso de disputa y no de validez del contrato entre las partes.

Dicho contrato es oponible frente a terceros de buena fe una vez inscrito en el Registro de Bienes Muebles, artículo que encuentra su sustento en el principio de oponibilidad previsto en el artículo 77 de la LNM según el cual los actos sujetos a inscripción que no estén debidamente inscritos o anotados no perjudican a tercero de buena fe.

Por lo que respecta a este punto resulta una cuestión interesante al efectuar un análisis comparativo de los artículos 73.2 relativo al principio de titulación pública y el artículo 118.4 relativo a la forma de la compraventa de buque de la LNM. El primero de estos artículos refiere la citada obligación a un notario o cónsul español mientras que el segundo no indica ninguna referencia a la nacionalidad del notario o cónsul, situación que necesariamente nos da la idea de que una compraventa de buque podría formalizarse ante notario o cónsul extranjero, en su caso apostillarse o legalizarse, remitiendo el documento a España para su debida inscripción.

A consideración personal, esta fue una omisión del legislador, o bien, dio por hecho algo aclarado previamente en el artículo 73.2, sin embargo, y por la misma naturaleza de esta materia y el natural traslado de estos bienes muebles por las aguas de todo el mundo, considero afortunada esta posible omisión, ya que en mas

¹⁰ Op. Cit., p 9.

¹¹ Art. 118 LNM, Boe, núm. 180 de 25 de julio de 2004.

de muchos casos los bienes se encuentran en aguas o territorios extranjeros, requiriendo para su inscripción dichos actos el haber sido otorgados ante cónsules o notarios del lugar en el que se encuentran las partes del mismo.

Es menester indicar que las anteriores disposiciones han sido objeto de innumerables críticas, principalmente del mismo sector naviero, al considerar la dotación de fe pública un sobrecoste innecesario para el gremio.

1.4. Formalidad del contrato de construcción naval.

La mayor parte de la doctrina y de la práctica marítima han considerado al contrato de construcción naval, como el de mayor trascendencia desde el punto de vista económico. El presente contrato encuentra su regulación en los artículos 108 a 116 de la LNM.

En efectos de definición, el legislador restringe este contrato al buque, sin embargo, y en términos del artículo 116 de la misma Ley, debemos de entenderlo también aplicable a las embarcaciones y artefactos navales.

Por su parte, el artículo 109 de la LNM de manera expresa establece que la forma del contrato deberá ser por escrito, formalidad que representa su eficacia entre las partes, sin embargo, nuevamente, la Ley establece el requisito de constar en escritura pública para efectos de su inscripción en el RBM.

Es de llamar la atención que, a contrario del supuesto general de titulación pública recogido en el artículo 73 de la LNM, en este caso necesariamente se exige la forma de escritura pública para su inscripción, sin prever la posibilidad del uso de la póliza notarial o cualquier otra resolución o documento administrativo expedido por funcionario con facultades para ello.

De igual forma que para el contrato de compraventa de buque, en la práctica marítima la gran mayoría de los contratos de construcción se otorgan mediante escrito privado a través de modelos o formularios comúnmente circulados en el medio.

1.5. Formalidad de la constitución de hipoteca marítima.

La hipoteca, en términos amplios, es la garantía real mayormente utilizada para efectos de garantizar el cumplimiento de una obligación exigible. Su función económica es la de garantizar préstamos para la adquisición de bienes, generalmente inmuebles, pero también en algunos casos muebles.

En materia marítima, la hipoteca naval, por tanto se puede definir como: *“el derecho real de garantía, mercantil, indivisible, de carácter patrimonial, constituido convencionalmente, que grava un buque en garantía del cumplimiento de una obligación principal, generalmente dineraria, respecto a la que es accesorio”*.

La hipoteca naval no produce desplazamiento de la posesión del buque y otorga a su titular un derecho de ejecución y preferencia, dotado de repersecutoriedad sobre el objeto del gravamen.

Actualmente la regulación legal de esta garantía real se contiene en el capítulo VII, Sección Segunda, del Título II de la LNM (arts. 126 a 144).

En cuanto al Derecho uniforme, el último de los intentos de actualizar y completar el régimen de las hipotecas navales y los privilegios marítimos lo constituye el Convenio de Naciones Unidas de mayo de 1993, que regula el reconocimiento internacional de las hipotecas navales.

En lo que atañe al tema en atención de este trabajo, los elementos formales tienen gran relevancia también en la hipoteca naval. Estos elementos son el que se formalice en documento, escrito privado o en escritura pública y que éste se inscriba en el Registro Público respectivo.

Por lo que se refiere a la forma de manifestar el consentimiento, como ya se indicó, en términos del artículo 128 de la LNM, para que sea válido éste, ha de otorgarse por escrito. El de hipoteca es un contrato formal, ya que para quedar válidamente constituido ha de ser otorgado en escritura pública o en documento privado. En adición a este requisito, y no solo para efectos de su oponibilidad frente a terceros a diferencia de lo que ocurre con el contrato de compraventa de buques y el de construcción naval, sino para su debida existencia y eficacia, este contrato deberá inscribirse en el Registro de Bienes Muebles.¹²

En cuanto a la inscripción registral, aquí se presenta una característica particular como elemento de existencia, es decir constitutivo y no meramente declarativo, éste requisito consiste en que el derecho real de hipoteca tiene un carácter constitutivo, de tal forma que sin dicha inscripción la hipoteca no existe (art. 128 LNM).¹³

¹² Op. Cit., pp 11 y 12.

¹³ Sobre este particular, entre otros: García Pita y Lastres, José Luis, *“La hipoteca Naval” en Comentarios sobre la Ley de Navegación Marítima* (Directores: Alberto Emparanza Sobejano y Jose Manuel Martín Osante), 2015, Madrid, Marcial Pons, pp. 197-248.

El registro al que debe acceder la hipoteca naval es el de Bienes Muebles de la provincia en donde esté matriculado el buque; el mismo en el que han de inscribirse los actos de modificación o extinción de la misma.

Al tenor de lo enunciado cabe hacerse una pregunta, ¿el artículo 128 de la Ley citada contradice, o bien, se opone al artículo 73 anteriormente comentado? en el sentido de que el primero de ellos taxativamente prevé la opción de que la hipoteca se constituya en documento privado o bien en escritura pública, con su debida inscripción, sin embargo el comentado artículo 73 requiere necesariamente que el mismo sea otorgado en escritura pública, póliza, resolución judicial o documento administrativo, dejando fuera al documento privado. Este tema ya ha sido tratado y superado por los Tribunales Judiciales, resolviendo en el sentido de determinar que el documento privado, en este particular caso, el de hipoteca naval o marítima, si es objeto de inscripción en dicha forma, a contrario de los demás actos y contratos inscribibles.¹⁴

1.6. Actuación del capitán.

Dentro de los denominados hombres o sujetos del mar, el capitán es aquella figura miembro de la dotación, que imprime mayor trascendencia por su importancia y funciones. La Ley de Navegación Marítima dedica al capitán del buque una sección, que refleja las múltiples y diversas facetas de este cargo tan peculiar del Derecho Marítimo, son de tipo técnico, de dirección, representación de máxima autoridad civil y penal, de representación del Estado del enarbolamiento de pabellón y de dador de fe, entre otras.

Llama la atención que a pesar de la gran importancia que representa esta figura en la materia marítima, la Ley no lo define ni aporta concepto claro alguno del mismo, si bien sabemos que la intención de la Ley no es la de definir, consideraríamos necesario incluir, en respeto de su autoridad a bordo y trascendencia de su función, un reconocimiento mínimo al mismo.

La presente figura se encuentra regulada en la Sección Segunda, del Capítulo III, del Título III, de la LNM, denominada "Del Capitán". En este apartado se regulan principalmente las funciones del mismo mediante un orden claro y coherente, destacando algunas que por su contenido material representan una dación de fe reflejando el poder público del Estado del país de abanderamiento, únicas a las cuales dirigiremos el contenido del presente trabajo por así ser su intención.

¹⁴ SAP PO 683/2017 de 6 de abril de 2017. Aranzadi.

Estas facultades que implican el ejercicio de determinadas funciones públicas de dación de fe que por disposición legal le son delegadas al capitán son las siguientes:

- a) El capitán funge como auxiliar o encargado del Registro Civil. Fedatario público a bordo en los casos de fallecimiento, nacimiento, así como en la celebración del matrimonio en peligro de muerte.
- b) El capitán funge como fedatario público en el otorgamiento o recepción del testamento marítimo.

En la anterior normativa, todos los actos acaecidos a bordo del buque debían de quedar plasmados en el Diario de Navegación, así como en la Bitácora de Viaje, siendo este el documento idóneo para acreditar los mismos. En la actual Ley se establecen los casos en particular, regulando sus requisitos y la manera de hacerlos constar mediante la redacción del acta en dicho Diario de Navegación.

La llevanza y registro de los hechos producidos en los libros del buque, se configura en la Legislación Española como una obligación inherente al cargo de capitán del buque dentro de los artículos 82 a 87 y 177 de la LNM. Estos libros son el Diario de Navegación, el Cuaderno de Bitácora y el Cuaderno de Máquinas.

Por otra parte, la LNM en su artículo 87, impone al capitán del buque la obligación de publicidad de los libros, debiendo expedir incluso copias certificadas de los asientos que consten en el Diario de Navegación a toda persona con interés jurídico en el mismo.

La LNM impone también la obligación de conservar los libros del buque durante un periodo mínimo de un año contado a partir del último asiento practicado en los mismos, esto con independencia de cualquier cambio de nombre, matrícula, propiedad o pabellón del buque. En los supuestos de cambio de propiedad o pabellón del buque los libros tendrán que ser depositados en las oficinas de la Administración Marítima del último puerto de matrícula (art. 86 de la LNM).

Después de este breve y sucinto resumen de la funcionalidad de los Libros del buque, analicemos los actos que por disposición legal deben de constar en los mismos y que son de nuestro interés, materia del presente trabajo:

a) El capitán funge como auxiliar o encargado del Registro Civil. Fedatario público a bordo en los casos de fallecimiento, nacimiento, así como en la celebración del matrimonio en peligro de muerte.¹⁵

¹⁵ En este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de Septiembre de 2003, del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.

El Registro Civil es la Institución de orden e interés público a la que corresponde llevar el control y registro de los actos relativos al estado civil de las personas a fin de dotarlos de veracidad legal, teniéndose por ciertos y auténticos, salvo prueba en contrario. Dicha regulación se contiene en la Ley 20/2011, de 21 de julio del Registro Civil y en su Reglamento (en adelante RRC) que entrará en vigor el 30 de junio de 2018.¹⁶

De conformidad con el artículo 178 de la LNM, el capitán a bordo del buque, cumple funciones de registrador auxiliar del Registro Civil, correspondiéndole ejercer los mismos deberes y facultades que un encargado del Registro Civil respecto de los hechos y actos inscribibles que ocurran durante un viaje marítimo y que afecten al estado civil de las personas embarcadas. Las actas de los nacimientos o defunciones que ocurran a bordo durante la navegación, así como las de los matrimonios celebrados en peligro de muerte, serán asentadas por el capitán en el Diario de Navegación, aplicando las disposiciones relativas del RRC.

De la misma forma en caso de desaparición de personas el capitán dejará constancia de ello en el Diario de Navegación indicando las circunstancias principales del hecho así como las medidas de búsqueda y salvamento adoptadas.

Según dispone el artículo 72 del RRC, el capitán del buque tiene los mismos deberes y facultades que el encargado del Registro respecto a la comprobación de los hechos de nacimiento, filiación, defunción o aborto, ocurridos en el curso del viaje marítimo.

b) El capitán funge como fedatario público en el otorgamiento o recepción del testamento marítimo.

El Capitán de la embarcación cumple también con una función de gran otorgamiento de fe pública desde el punto de vista civil, siendo esta la de autorizar los testamentos marítimos.

Como lo plasma el artículo 19 de la LNM, el capitán autorizará el testamento marítimo y recibirá el testamento cerrado con las formalidades previstas en la materia Civil asentando estos hechos de igual forma en el Diario de Navegación.

El otorgamiento del testamento marítimo, en su aspecto sustantivo, deberá de otorgarse de conformidad con las disposiciones del Código Civil por remisión expresa de la ley marítima. En este sentido el Código Civil distingue en su regulación las formas testamentarias que pueden ser utilizadas por las personas embarcadas

¹⁶ BOE, núm. 175 de 22 de julio de 2011.

en condiciones normales de navegación (testamento marítimo ordinario, en sus formas abierta y cerrada del (artículo 722 del CC) o de manera ológrafa (artículos 724 y 729 del CC), y las formas a observarse en situación de emergencia o de peligro de naufragio mediante el testamento marítimo extraordinario o extraordinario abierto (artículo 720 y 731 del CC).

En términos del mismo Código Civil, en los buques mercantes corresponde al capitán, o a quien le sustituya, autorizar el testamento con asistencia de dos testigos idóneos, mismo supuesto acorde a la Ley de Navegación Marítima.

Puede testar cualquier persona (tripulante o pasajero) que se halle en un viaje marítimo, en buque de guerra o mercante. El concepto de pasajero debe entenderse no en el sentido estrictamente mercantil, como parte de un contrato de pasaje, sino ampliamente, como cualquier persona no tripulante que se encuentre a bordo por cualquier título, aunque no aquellas que accidentalmente suben al buque en una escala, como el práctico.

En cuanto al procedimiento para testar, como se ha dicho, se trata de un testamento ordinario en su forma, que puede hacerse según los procedimientos normativos del CC, su especialidad radica en la calidad del autorizante, el capitán, y en la concurrencia de dos testigos.

En adición a lo anterior, se requerirá al llegar a puerto extranjero, entregar copia del testamento abierto o del acta de otorgamiento del cerrado y copia del Diario de Navegación a la Autoridad Marítima local o Autoridad Consular en términos del artículo 725 del CC en correlación con el artículo 181.1 de la LNM.

Por último, será necesario hacer mención que el desembarque del testador genera el comienzo del plazo de caducidad de los testamentos abiertos y cerrados que se hubieran otorgado de este modo.

Reiteramos que la especialidad de este acto no radica en el contenido del testamento en sí, sino en las circunstancias de su otorgamiento y en los requisitos posteriores a actualizarse para que el mismo sea válido y surta efectos una vez fallecido el decujus. En todo caso, nos encontramos en presencia de un acto que por derecho común, corresponde de manera ordinaria su formulación al notario, sin embargo, y en virtud de las necesidades del mar, es menester dotárselo en la realidad y de manera material al capitán, envistiéndolo de fe pública para el mismo.

1.7. Certificación pública de expedientes marítimos.

La Ley 14/2014 del 24 de julio, como innovación a su antecesora, incluye un Título dedicado a la integración de expedientes marítimos exclusivamente por parte de notarios, Título X, retirándole esta función a los tribunales de justicia anteriormente encargados de ello. Se trata, en palabras mismas del legislador, de “una puesta al

día de los expedientes de jurisdicción voluntaria, evitando y liberando de carga a los tribunales judiciales”.

En este sentido el artículo 501 de la LNM determina la competencia de los notarios para efectos de certificación de expedientes de derecho marítimo, teniendo que ser éste designado o elegido por los interesados en pro del principio de imparcialidad del mismo.

El ejercicio de esta función, prevé la misma ley, deberá ejercerse los 365 días del año durante las 24 horas del día, situación que también parece justificar dicha modificación legal, ya que el comercio y vida marítima, por su misma naturaleza, genera necesidades especiales así como el requerimiento de la prestación de estos servicios incluso en días y horas inhábiles.

1.7.1. Protesta de mar por incidencias de viaje.

El primer expediente relativo a la certificación pública por notario regulado en el Título X de la LNM, es el denominado “Protesta de mar por incidencias del viaje”, referido en los artículos 504 y 505 de la misma. Este exige del capitán el hacer constar las incidencias surgidas en el viaje ante la Capitanía Marítima del Puerto de destino y en caso de tratarse de un país extranjero ante la presencia de cónsul español.

El presente procedimiento prevé una facultad sucesiva, en primer lugar frente a la Capitanía Marítima o el cónsul español y con posterioridad la concurrencia ante notario, este último dirigido a la tasación notarial de los daños provocados por la incidencia origen de la protesta.

A efecto de analizar y comprender este expediente, nos remitimos al apartado relativo a las facultades y atribuciones del capitán, refiriéndonos al artículo 187 de la LNM y que nos aclara lo que debemos de entender por “Protesta de Mar” para posteriormente regular la manera de efectuarla.

Entendemos por protesta de mar el acta circunstanciada levantada por el capitán como consecuencia de hechos de los que pudiera deducirse su responsabilidad. En esta acta se deberán relación dichos hechos de manera circunstanciada y tal y como obren en el Diario de Navegación pudiéndose añadir los comentarios que el capitán considere pertinentes.¹⁷

¹⁷ En el mismo sentido la responsabilidad del armador por actos y omisiones del capitán: “*Artículo 149. Responsabilidad del armador. El armador es responsable ante terceros de los actos y omisiones del capitán y dotación del buque, así como de las obligaciones contraídas por el capitán de acuerdo con lo establecido en el artículo 185, sin perjuicio de su derecho a limitar su responsabilidad en los supuestos establecidos en el título VII.*”

El papel que desempeña el notario en este expediente se limita a la examinación del buque y de las mercancías, así como en ordenar la tasación de los daños causados por un perito nombrado de común por el capitán y los interesados o consignatarios y en defecto de este acuerdo por el mismo notario.

El notario también recibirá la declaración de los firmantes, interesados y consignatarios del acta o actas levantadas con dicho motivo y que tuvieren residencia o representación en dicho lugar. La ley no regula el mecanismo que el notario debe aplicar para la elección del perito que tasará los daños, situación que a nuestra consideración debería regularse para evitar posibles impugnaciones posteriores por falta de imparcialidad.

Otro punto a destacar, por lo que se refiere a este expediente, es el del carácter obligatorio o no del conocimiento del mismo por parte de la Capitanía Marítima o del cónsul español en contraposición del conocimiento del notario. De la redacción de las citadas disposiciones podemos concluir que en el artículo 504.1, al manejar el legislador la palabra “deberá” se convierte esa primer comparecencia ante la Capitanía Marítima o del cónsul español en obligatoria para el capitán, siendo que por su parte el artículo 505.1 al hablar de “iniciativa de los interesados” deja abierta, de manera potestativa de los mismos interesados, la posibilidad de comparecer o no ante el notario, es decir, solo a instancia de parte interesada.

Hacemos notar la misma aseveración comentada anteriormente en el sentido de que la Ley no indica la necesidad de que el notario referido sea un notario español.

1.7.2. Tramitación ante notario del expediente de liquidación avería gruesa.

Para abordar este expediente atendemos en primera instancia a conocer el objeto del mismo.

La Ley de Navegación Marítima contempla la avería gruesa dentro del Título VI relativo a los Accidentes de la Navegación, artículo 347, existiendo la misma cuando, intencionada y razonablemente se causa un daño o bien un gasto extraordinario para la salvación de ciertos bienes amenazados por un peligro en el mar.

Es el artículo 354 de la Ley el que nos remite a la liquidación de la avería gruesa mediante expediente de certificación pública, materia de nuestro estudio, y en defecto de la liquidación privada.

“Artículo 354. En defecto de liquidación privada, se procederá a la liquidación de la avería de acuerdo con los trámites previstos en los artículos 506 a 511.”

La liquidación pública o bien denominada notarial, se presentará en el supuesto de que los interesados en un viaje marítimo no llegasen a un acuerdo para la

liquidación privada de la avería gruesa, pudiendo cualquiera de ellos dirigirse a un notario y solicitar la tramitación de este tipo de expediente.

La intervención del notario en este expediente consistirá en la notificación a los interesados de la integración y tramitación del expediente, el nombramiento de un liquidador y señalización de plazo para preparar la liquidación, dar a conocer a los interesados el contenido de la liquidación, la recepción de las impugnaciones presentadas en su caso y la emisión de resolución motivada que aprobará, modificará o rechazará la indicada liquidación.

Ya algunos tratadistas han enunciado cierta omisión del legislador, de nuevo, al indicar que cualquiera de los interesados podrá dirigirse a un notario lo que podría acarrear la apertura de tantos expedientes como interesados concurren ante diversos notarios, no estableciendo disposición alguna que ordene cierta acumulación de expedientes.

Otro punto de trascendencia que consideramos se deberá regular con mayor exhaustividad en pro de mantener reglas mas claras como en todo proceso, es el de fijar formas, elementos de forma y temporalidad al notario, ya que la regulación como se encuentra hoy en día, genera cierta incertidumbre para las partes.¹⁸

Por último, considero existe cierta incongruencia entre lo dispuesto en el artículo 506 y la situación prevista en el artículo 508.2 de la LNM, ya que el primero de estos preceptos establece la opción de que *“cualquiera”* de los interesados en un viaje marítimo que no llegase a un acuerdo para la liquidación privada de la avería gruesa, podrá dirigirse a un notario a fin de solicitar la apertura del expediente en cuestión, siendo que por su parte el segundo precepto invocado redacta la concurrencia de *“Todos los interesados están obligados a prestar al liquidador designado la colaboración requerida en orden a la información y documentación”*, punto a aclarar por el legislador marítimo.

1.7.3. Tramitación ante notario del depósito y la venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo.

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 512 de nuestra ya conocida Ley de Navegación Marítima, el determinar la aplicabilidad o no del expediente de depósito y venta de mercancías y equipajes en el transporte marítimo, dependerá de la actualización de alguna de las tres hipótesis siguientes:

¹⁸ En este sentido, entre otros: QUIRÓS DE SAS, A., 2015, *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L., pp 477-492.

- a) En el caso de que el destinatario no abone el flete, el pasaje o los gastos conexos con el transporte.
- b) En el caso de que el destinatario no se presenta para retirar las mercancías transportadas.
- c) El supuesto en el que el transporte no pueda concluir como consecuencia de una circunstancia fortuita, acaecida durante el viaje y que hace su continuación imposible, ilegal o prohibida.

En adición, para estar en posibilidad de tramitar el presente expediente, es necesario que la ley que resulte aplicable al contrato de fletamento en cuestión faculte al porteador a solicitar el depósito y venta de las mercancías o equipajes, si concurre, al menos, alguna de las tres circunstancias ya mencionadas.

La solicitud de depósito y venta deberá presentarse por el porteador ante un notario, misma que deberá expresar, en términos del artículo 513 de la Ley, los siguientes elementos:

- a) El transporte de que se trata. A estos efectos habrá que aportarse copia del conocimiento de embarque o del título de pasaje.
- b) La identidad del destinatario, si es que fuere conocido.
- c) Monto del flete, pasaje o gastos impagados.
- d) La descripción de la clase o cantidad de mercancía cuyo depósito se solicita, estableciendo también su valoración aproximada.
- e) Fundamento de la solicitud por impago del flete, pasaje o gastos o por falta de retirada de las mercancías, y;
- f) La propuesta de persona o entidad a las que el artículo 626 de la Ley de Enjuiciamiento Civil permite designar como depositario.

El importe obtenido de la venta será destinado, en primer término, al pago de los gastos de depósito y subasta, entregándose el remanente al solicitante para el pago de lo que se le adeuda y hasta ese límite.

Existe también en este procedimiento un recurso de oposición al pago por parte del titular de las mercancías o equipaje, en términos del artículo 515 de la LNM, si el titular se opuso al haber sido requerido para ello por el notario o dentro de las 48 horas siguientes, contando con un plazo para el pago o aseguramiento, el remanente obtenido de la venta quedará depositado a resultados del procedimiento judicial o arbitral que deberá comenzarse ante el tribunal competente, en el plazo de 20 días, si se trata de un tribunal español, o de 30 días si el tribunal es extranjero, computándose dicho plazo desde la oposición del titular.

1.7.4. Tramitación ante notario del expediente sobre extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque.¹⁹

El siguiente expediente en estudio es el relativo al “extravío, sustracción o destrucción del conocimiento de embarque”.

Como bien sabemos, el conocimiento de embarque resulta ser un documento mercantil, denominado como título de crédito o título valor, mismo que incorpora como una de sus características, los derechos que literalmente contiene expresados.

El porteador tiene la obligación de entregar las mercancías al tenedor legítimo del conocimiento original. En el supuesto de efectuarse la entrega de los bienes o mercancías trasladadas a persona no legitimada, el porteador responderá frente al tenedor legítimo del conocimiento del valor de las mercancías en el puerto de destino, sin que pueda limitar la cuantía de la responsabilidad.

Puede también darse el supuesto de que el cargador hubiera emitido más de un original del conocimiento con constancia en cada uno de ellos del número de ejemplares originales, en cuyo caso el porteador quedará liberado de responsabilidad realizando la entrega contra la presentación y rescate de cualquiera de los ejemplares originales, considerándose amortizados los demás respecto del porteador.²⁰

Para conocer de este expediente, será competente, aquí si lo indica la Ley, el notario con sede en el lugar de destino fijado en el mismo documento de conocimiento para la entrega de las mercancías.

El contenido del requerimiento se regula en el artículo 518 de la LNM, debiendo el requerimiento indicar las menciones obligatorias del conocimiento de embarque que aparecen recogidas en el artículo 248 de la LNM, así como las circunstancias en cuya virtud adquirió su posesión y aquellas en las que resultó desposeído de este, acompañando tal requerimiento de los elementos de prueba con los que cuente.

Admitido el requerimiento, el notario lo notificará al porteador, instándole a que sí se presentase algún tercero reclamando la entrega de las mercancías, proceda a la retención de estas y a la notificación inmediata de este hecho al mismo notario. El notario también tendrá la obligación de notificar de la existencia del expediente al

¹⁹https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/conocimiento/embarque/maritimo/contenido_sidN_1052425_sid2N_1052384_cidLL_954961_ctyLL_139_scidN_954961_utN_3.aspx

²⁰ Artículo 252 LNM, Boe, num. 180 de 25 de julio de 2014.

cargador y, en su caso, a los endosantes,²¹ cuando fueren personas distintas del tenedor y con domicilio conocido para que puedan hacer las alegaciones que estimen oportunas ante el notario en un plazo de 10 días.

A continuación, y sin ahondar en el tema por remisión a la ley, en este procedimiento se regula la publicidad del expediente iniciado y la instrumentación o sobreseimiento del mismo en función de la actuación de posibles terceros tenedores del conocimiento, concluyendo tal con la posible amortización del conocimiento (reconocimiento como titular del conocimiento al requirente del mismo en caso de no haber existido oposición).²²

1.7.5. Enajenación de efectos mercantiles alterados y averiados.

Por último, la legislación española prevé en su capítulo VI del Título X, el expediente relativo a la “enajenación de efectos mercantiles alterados o averiados”, generándose la posibilidad de su integración en el supuesto del artículo 523 de la LNM:

”Artículo 523.

Si los efectos que constituyen el cargamento de un buque, apareciesen alterados, averiados o en peligro de inminente avería, aquel a quien corresponda la conservación de las mercancías bajo su custodia y no hubiere podido obtener instrucciones del titular de aquellas, deberá solicitar a un notario la autorización para la venta en pública subasta o por persona o entidad especializada.”

En caso de encontrarse las mercancías en dichas circunstancias, la persona responsable de la conservación de la mercancía deberá solicitar a un notario autorización para la venta de la misma que deberá efectuarse en pública subasta o por persona o entidad especializada.

Presentada la solicitud de venta, el notario nombrará un perito que reconozca y valore los géneros y, de considerarlo necesario, ordenará su tasación y venta en pública subasta o por persona o entidad especializada.

Es de hacer notar que una vez emitida la declaración pericial, la determinación o no de la tasación y venta de los efectos, es totalmente discrecional del notario, ordenando o no dichos actos, no previéndose responsabilidad alguna al mismo en

²¹ RAE, Diccionario del Español Jurídico. Real Academia Española. “*Endoso.1.Merc.: Modo de transmisión de las letras de cambio que se hace constar en el propio documento, por virtud del cual el transmisor o endosante garantiza la aceptación y el pago frente a los terceros posteriores.*”

²² Artículos 520 y 521 LNM. Boe, núm. 180 de 25 de Julio de 2014.

caso de generarse alguna clase de daños y/o perjuicios por su actuación negligente, no actuación o actuación retardada.

Finalizando este expediente, para el caso de venta del cargamento, se entregará el importe obtenido al notario para el pago de sus gastos y del perito, entregándose el remanente al titular del cargamento cuando aparezca.

2. Capítulo 2.

Marco jurídico aplicable a la intervención de los fedatarios públicos en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de los Estados Unidos Mexicanos.

2.1. Fuentes Legales de Derecho.

En México no es hasta la Constitución del 5 de febrero de 1857, cuando por primera ocasión se utiliza el término Derecho Marítimo.

El Derecho Marítimo en nuestro país toma su base fundamental del artículo 73 fracción XIII de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos vigente,²³ referente a las facultades otorgadas al Congreso de la Unión.

"Art. 73.- El Congreso tiene facultad:...

...XIII.- Para dictar leyes según las cuales deben declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra."

Con base en este precepto Constitucional, fue emitida el día 1 de junio de 2006 la Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente (en adelante LNCM), misma que rige, en conjunto con su Reglamento,²⁴ la materia marítima en los Estados Unidos Mexicanos.

Dentro de la indicada Ley de Navegación encontramos limitados actos en los que interviene la actuación de un fedatario público, sea de manera formal o material, reduciéndose los mismos a la forma legal del instrumento público que deben de revestir los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de la propiedad y sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre embarcaciones, formalidad requerida para efectos de su inscripción en el Registro Marítimo Nacional (en adelante RMN), así como aquellas facultades que de facto se le otorgan al capitán de la embarcación relativas a funciones del Registro Civil y de otorgamiento de testamento marítimo.

²³ DOF, 05 de febrero de 1917.

²⁴ Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, México, DOF, 04 de marzo de 2015.

2.2. Derechos reales e inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional.

En lo referente al presente tema, considero podemos englobar en dos grandes rubros los actos relativos a embarcaciones, en los cuales, por disposición legal, se requerirá la intervención legal de un fedatario público, ya sea notario o corredor público.

El primer gran grupo se refiere a todos aquellos actos mediante los cuales se adquiere la propiedad de una embarcación.

“Artículo 2.- LNCM...

IV. Embarcación: Toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables.”

La LNCM destina su Capítulo II, del Título Cuarto, a los modos de adquirir la propiedad de una embarcación, siendo estos los siguientes:

- 1.- Contrato de construcción.
- 2.- Dejación válidamente aceptada por el asegurador.
- 3.- Buena presa calificada por tribunal competente, conforme al derecho internacional.
- 4.-Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo con el derecho internacional.
- 5.-Requisita; y
- 6.- Abandono a favor de la Nación.

A su vez establece el legislador mexicano en el artículo 79 de la LNCM que el documento en el que conste la propiedad de una embarcación, sus cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre esta deberá de revestir, como ya indicamos, la forma de instrumento público otorgado ante notario o corredor público mexicano, o bien, en caso de otorgarse dicho documento en el extranjero en adición se requiere de su legalización o apostilla dependiendo del país en cuestión.

Como advertimos, la intervención de dichos fedatarios, en la ley mexicana, se reduce a dotar de forma legal a los documentos de adquisición y de otorgamiento de garantías marítimas, forma necesaria para efectos de su inscripción y oponibilidad frente a terceros en el Registro Marítimo Nacional.

En lo relativo al segundo grupo encontramos los actos referentes a las hipotecas y demás gravámenes sobre embarcaciones, punto que se tratará en el siguiente apartado.

2.3. Hipoteca marítima.

Por su importancia, mayor regulación y recurrida constitución, dedicamos un apartado especial a la denominada “Hipoteca Marítima”.

La banca, en particular en el caso de México, ha tenido ciertas reservas para el otorgamiento de créditos para la adquisición de embarcaciones, salvo el caso de muy contadas Instituciones Financieras, temor fundado en la factible pérdida del bien y de su garantía.²⁵

Fue hasta la segunda mitad del siglo XX cuando se comenzó a apostar por la rama económica marítima, generando mayor regulación e incentivos para la inversión en esta materia. Con este impulso al desarrollo de la marina y al tráfico marítimo podemos ver como el Estado Mexicano ha intervenido para auxiliar a las empresas navales, creando instituciones especializadas en el crédito marítimo.

Esta institución encuentra actualmente su regulación en los artículos 101 a 106 de la LNCM, normando posteriormente la ejecución de la misma en el artículo 275 de la indicada Ley Marítima.

La hipoteca marítima prevé la posibilidad de ser constituida sobre embarcaciones construidas o bien sobre embarcaciones en proceso de construcción.

La Ley de manera expresa también prevé una disposición de remisión supletoria, en lo no previsto, a la Legislación Común Civil en Materia Federal.²⁶ En todo caso su prosecución y ejecución deberá de interponerse ante Juez de Distrito.²⁷

Por lo que se refiere a la forma prevista por la Ley para el otorgamiento de esta hipoteca, el artículo 101, párrafo tercero, prevé lo siguiente:

²⁵ En este sentido CERVANTES AHUMADA, R., 2004, *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, México: Editorial Porrúa, S. A. de C. V. pp 878-879: “La hipoteca naval. Se discutió si el buque, siendo mueble, podía ser hipotecado. La ley francesa sobre hipotecas marítimas, de 1851, resolvió la cuestión. Nuestro Código de Comercio la admitía, dejando su reglamentación de fondo a la supletoriedad de la ley civil.

La Ley de Navegación exige que la hipoteca conste en escritura pública y que se anote en la matrícula del buque. (Art. 120). Debe entenderse que la anotación debe hacerse en el Registro donde se haya inscrito la matrícula.

Contiene la ley la novedad de que la hipoteca podrá dividirse en cédulas hipotecarias, que se crearán con la intervención de una institución de crédito autorizada y con la aprobación de la Comisión Nacional Bancaria. (Art. 122). Se quiso equiparar la cédula hipotecaria naval a la cédula hipotecaria inmobiliaria y facilitar por este medio la intervención de la banca privada en el crédito naval; pero, según las noticias que hemos recabado, los bancos hipotecarios se han abstenido de usar tan útil institución.”

²⁶ Código Civil Federal, México. SEGUNDA PARTE. De las diversas especies de contratos, Título XV. De la hipoteca. Publicado en el DOF el 26 de mayo, 14 de julio, 3 de agosto y 31 de agosto de 1928.

²⁷ Tesis Aislada número 175079, Tribunales Colegiados de Circuito en materia Civil, publicada en el Semanario Judicial de la Federación, Tomo XXIII, mayo 2006. México.

“...La constitución de la hipoteca deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, o cualquier otro fedatario público de acuerdo con la legislación del Estado extranjero en que se haya constituido.”

Es de resaltar que en este supuesto, a diferencia de los previstos en el artículo 79 de la LNCM, relativo a los modos de adquirir la propiedad de una embarcación, se permite expresamente que el acto otorgado en el extranjero se formalice ante fedatario extranjero y no necesariamente su legalización ante cónsul mexicano, con lo cual consideramos sería conveniente homologar ambas disposiciones a efectos de congruencia legislativa y facilidad de acceso al servicio por parte de los prestatarios del mismo.

Con lo anterior y en los mismos términos del artículo 17, fracción II de la LNCM, dicho instrumento público tendrá también que inscribirse en el RMN, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a fin de que surta efectos frente a terceros.

Ahora bien y como ya se había mencionado, la intervención del notario, corredor, cónsul o fedatario extranjero en esta institución, se limita a dar fe, en instrumento público, del otorgamiento del mismo para su posterior inscripción al RMN.

2.4. Actuación del capitán.

El capitán se puede definir como *“la persona encargada de la dirección y gobierno del buque, delegado de la autoridad pública para conservar el orden en él y para la salvación de los tripulantes, pasajeros y carga, así como representante del armador”*.²⁸

Por lo anterior, el capitán cuenta con funciones públicas y privadas, siendo las públicas las siguientes:

- a) Auxiliar del ministerio público federal, para iniciar las averiguaciones previas en caso de que se cometa un delito.²⁹
- b) Policía, para prevenir la comisión de delitos y para detener a los delincuentes que pueda haber a bordo.
- c) Oficial de registro civil, para llevar a cabo los actos que requieran de tal registro, como son los nacimientos, defunciones y matrimonios ocurridos a bordo.

²⁸ SALGADO Y SALGADO, J.E., 2012, *Manual de Derecho Marítimo*, Alemania: Editorial Académica Española, de Lap Lambert Academic Publishing GmbH & Co. KG, p 337.

²⁹ En este sentido la validez de las Actas levantadas por el capitán de un barco, con motivo de la comisión de un delito, aún cuando no se hayan observado todas las formalidades de Ley. Tesis Aislada número 26344, Primera Sala Penal, publicada en el Semanario Judicial de la Federación, volumen XVI, Segunda Parte. México.

- d) Notario, para dar fe pública en los casos que sea necesario, para lo cual recordemos el testamento marítimo.
- e) Finalmente, representante de la autoridad marítima mexicana.

La única función privada del capitán es la de ser representante del naviero, empresa naviera, armador, empresa armadora y el operador.

Es también trascendente remarcar que la LNCM vigente en México no define al capitán y mezcla en su articulado las funciones con las atribuciones del mismo.

La comunidad que viaja y transita por alta mar realiza una vida íntegra, total, es por ello que acontecen los más variados actos de la vida civil de las personas y, al presentarse en el teatro del mar, su problemática recae necesariamente en la esfera del derecho marítimo.

Creemos que, aunque la ley no lo establece de manera expresa, el capitán es dotado de fe pública general, pudiendo agrupar estas funciones en dos grandes ámbitos. El primero en su calidad de auxiliar del Registro Civil para aquellos actos del estado civil de las personas y el segundo en su calidad de dador de fe para el otorgamiento de testamento marítimo.

"Artículo 28.- El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:...

... IV.- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil Federal..."

En lo referente al primer grupo, es decir, el de actuar como oficial del Registro Civil, los artículos 70, 71 y 72 del CCF determinan que en caso de nacimientos a bordo de un buque mexicano se levantará el acta respectiva que deberá autorizar el capitán o patrono de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo. Esta acta será entregada en el primer puerto mexicano al que arribe la embarcación al juez del Registro Civil correspondiente para que a su tenor asiente el acta. Si en el puerto no hubiere oficial del Registro Civil, se entregará el acta a la autoridad local para que la envíe al juez del Registro Civil del domicilio de los padres, a fin de que se asiente en los libros respectivos.

En caso de un fallecimiento en alta mar, se seguirá el mismo procedimiento, esto es, el capitán o patrono levantará el acta respectiva, la que deberá entregarse al oficial del Registro Civil del primer puerto a donde arribe el buque, y si en el puerto no lo hubiere se entregará a la autoridad local para que proceda en los mismos términos del párrafo anterior (artículo 125 CCF).

Si bien el CCF no prevé disposición legal alguna que regule el otorgamiento de matrimonios ante el capitán, entendemos que el capitán también estará autorizado para celebrarlos, ya que la LNCM lo autoriza, en términos generales, al indicar que

el capitán podrá “...actuar como oficial del Registro Civil...” en los términos del CCF (artículo 28, fracción IV de la LNCM).

Por lo que se refiere al segundo supuesto de la fracción IV, artículo 28 de la LNCM, es decir, al otorgamiento de testamento marítimo, esta función se encuentra regulada en de los artículos 1583 a 1592 del CCF.

Este tipo de testamento cuenta con ciertas formalidades a cumplir, debiéndose de otorgar por escrito en presencia del capitán y dos testigos, los que deberán firmarlo junto con el testador. Se elaborará por duplicado, se conservará entre los papeles más importantes del buque, y deberá hacerse mención de él en el Diario de la Navegación.

Ahora bien, si el buque arribare a un puerto extranjero donde hubiere agente diplomático, cónsul o vicescónsul mexicanos, el capitán depositará en su poder uno de los ejemplares del testamento, fechado y sellado, con una copia de la nota que debe constar en el diario de la embarcación” (artículo 1587 CCF). El agente diplomático o consular levantará acta de entrega y remitirá con el testamento y anexos al Ministerio de Relaciones Exteriores, el cual hará publicar en los periódicos la noticia de la muerte del testador, para que los interesados promuevan la apertura del testamento (artículo 1590 CCF).

El testamento marítimo, según el artículo 1591 del CCF, sólo producirá efectos si el testador hubiere muerto en el mar, o dentro de un mes del desembarque en algún lugar donde hubiere podido ratificar su voluntad testamentaria u otorgar nuevo testamento. Como el testamento ordinario, debería considerarse vigente mientras el testador no lo revocase³⁰.

3. Capítulo 3.

Convenios y Tratados Internacionales.

3.1. Consideraciones generales a los mismos.

No es la intención del presente trabajo el enunciar ni mucho menos ahondar en todos los Tratados Internacionales suscritos por España y México en materia marítima, mas bien es poner en consideración la necesidad de contar con una unicidad de normas en materia de dación pública de fe aplicables a los distintos fedatarios públicos existentes en diversos países y en materias como la marítima en

³⁰ ASPRÓN PELAYO, J.M., 2008, *Sucesiones*, México: Editorial Mc Graw-Hill Interamericana, pp 62 y 63.

pro y seguimiento de los principios de unicidad y universalidad del derecho marítimo.³¹

Cuando hablamos de las cinco características del Derecho Marítimo mencionamos dos que para nuestro estudio son muy importantes: la unicidad y la universalidad, lo cual no significa que las otras características del Derecho Marítimo no sean importantes.

Esas características indican que el Derecho Marítimo es único, por ende es el mismo para todos en la tierra, aún cuando sus leyes marítimas tengan diferentes modalidades y distintas técnicas en su elaboración, siempre marcan una unidad y línea constante.

Por otra parte el Derecho Marítimo es universal, pues pretende aplicarse a todo el universo marítimo conocido de nuestro mundo, ya que por igual se aplicarán las normas relativas al transporte marítimo.

El Derecho Marítimo sigue desde sus remotos orígenes una marcada tendencia a la unificación, derivada de una gran necesidad, ya que el mar es uno solo, surcado por buques de diverso pabellón, llevando abordo pasajeros o tripulantes de muy distinta nacionalidad, mercancías de diferentes orígenes destinados a varios puertos del mundo y el debido cumplimiento de los muchos contratos de utilización de las embarcaciones a través de los grandes océanos de la tierra.

Por supuesto que tales relaciones, al haber legislaciones diversas en los distintos Estados visitados por buques y personas, pueden dar lugar a serios conflictos que no se desean, por ello el Derecho Marítimo basado en lo que decía Pardessus:

“Inmutable en medio de los trastornos de la sociedad, el Derecho Marítimo ha llegado a nosotros después de treinta siglos, tal como se le conoció en los primeros días en que la navegación estableció relaciones entre los pueblos.”

Sigue su búsqueda hacia la unificación, para lo cual ha procurado practicar cuatro procedimientos o principios clásicos:

- a) La aprobación de Tratados o Convenios Internacionales sobre los más diversos temas del Derecho Marítimo.
- b) La adopción de costumbres internacionales, a través de su aceptación por las partes interesadas.
- c) La aceptación de un texto familiar por todos los países o la mayor parte de ellos, incluyéndolo en sus diversas leyes marítimas internas, dándole con ello un sentido internacional a la ley nacional.

³¹ En cuanto a la internacionalidad objetiva o intrínseca del Derecho del transporte marítimo puede verse entre otros: CARBONE, S.M., *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Tela Editoriale, Milán, 1988, pp. 55 y ss.

- d) El acuerdo entre Estados respecto a la revisión o reenvío a determinada ley para resolver un conflicto marítimo.

VI.- CONSIDERACIONES FINALES / CONCLUSIONES.

El Derecho marítimo en su esfera de dación de fe en el comercio marítimo ha sido poco cuidado por los gobiernos mexicanos, que aún cuando han adoptado un gran número de Tratados Internacionales, no han procurado al mismo tiempo capacitar, apoyar e incentivar esta rama.

Tampoco se han preocupado por desarrollar la Flota Mercante Nacional, que es casi inexistente para llevar a cabo nuestro comercio exterior, antes por el contrario han propiciado que por ello salgan del país millones de dólares.

Finalmente, nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos vigente con sus errores no es propicia para desarrollar nuestro comercio exterior por vía marítima, ni tampoco nuestra flota mercante, por lo que urge la adopción de una nueva ley, para que efectivamente se apoye el fomento y desarrollo al mismo tiempo de nuestro comercio exterior y de la Flota Mercante Nacional.

Si bien es cierto que la materia marítima mercante es en si, por su contenido, una materia muy especializada, en mi consideración, debido a dicha especialización y a sus necesidades tan particulares es totalmente necesario el auxiliarse de sujetos que doten de certeza jurídica estos actos.

Por lo que se refiere a la legislación mexicana existe aún mucho que trabajar en este campo ya que la intervención del notario y demás fedatarios públicos se reduce únicamente a los medios de transmisión o adquisición de la propiedad, la constitución de la hipoteca marítima y sus inscripciones en el Registro Marítimo Nacional.

De lure Condendo sirva el presente trabajo y estudio comparado en la legislación Española como propuesta para la inclusión de estas funciones en el Notariado Mexicano, así como la homologación e inclusión en los diversos Tratados Internacionales en esta materia, que por su naturaleza y necesidades es supranacional, buscando que los diversos Estados generen un régimen legal conexo y homologado en pro de la fe y la certeza jurídica en el tránsito comercial marítimo internacional. Incluso son muy escasos los textos especializados a la fe pública en esta materia. Considero que en razón de la importancia económica y de la trascendencia para efectos de globalización, los gobiernos deben de prestar mucha mayor atención en esta materia y generar una mejor legislación que responda a las necesidades ágiles de este sector.

A la par es totalmente necesario incluir disposiciones relativas a la dación de fe por particulares en los diversos Tratados Internacionales, actos que deberán ser reconocidos en los distintos países y territorios. Hay que tener en cuenta que cada vez se van desdibujando más las fronteras entre países en esta rama y que las necesidades prácticas de la vida requieren también este dinamismo.

Este tipo de materias también nos dejan clara la necesidad de contar con una legislación que unifique las actuaciones de los fedatarios públicos en diversos países, Tratados Internacionales que regulen la actuación de los fedatarios públicos en un mundo globalizado pero a la vez coordinado con las esferas jurídicas de cada país.

VII.- FUENTES JURÍDICAS.

1.- Tratados y Convenios Internacionales:

1.1. Convenio de Organización Marítima Internacional, firmado en Ginebra el 6 de marzo de 1948.

1.2. Convenio para facilitar el tráfico marítimo internacional, firmado en Londres el 9 de abril de 1965.

1.3. Convenio sobre la Limitación de la Responsabilidad Nacida de las Reclamaciones de Derecho Marítimo, firmado en Londres el 19 de noviembre de 1976.

1.4. Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar, firmada en Londres el 7 de julio de 1978.

1.5. Convención de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, firmada en Nueva York el 30 de abril de 1982.

1.6. Convenio para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima, 1988 (convenio SUA) y Protocolo para la represión de actos ilícitos contra la seguridad de las plataformas fijas emplazadas en la plataforma continental, 1988 (y protocolos de 2005).

1.7. Convenio internacional sobre normas de formación, titulación y guardia para la gente de mar (Convenio de formación), en su forma enmendada, incluidas las enmiendas de 1995 y las enmiendas de Manila de 2010.

2.- Legislación:

2.1. México. Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Diario Oficial de la Federación, 05 de febrero de 1917.

2.2. España. Constitución Española. Boletín Oficial del Estado, 29 de diciembre de 1978.

2.3. España. Código de Comercio. Boletín Oficial del Estado, 16 de octubre de 1885.

2.4. España. Código Civil. Boletín Oficial del Estado, 25 de julio de 1889.

2.5. México. Código Civil Federal. Diario Oficial de la Federación, 6 de mayo, 14 de julio, 3 y 31 de agosto de 1928.

2.6. México. Ley de Notariado para el Distrito Federal. Gaceta Oficial del Distrito Federal, 28 de marzo de 2000.

2.7. México. Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Diario Oficial de la Federación, 01 de junio de 2006.

2.8. España. Ley de Navegación Marítima. Ley 14/2014. Boletín Oficial del Estado, 25 de julio de 2014.

2.9. España. Reglamento del Notariado. Boletín Oficial del Estado, 07 de julio de 1944.

2.10. España. Reglamento de la Ley del Registro Civil. Boletín Oficial del Estado, 11 de diciembre de 1958.

2.11. México. Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Diario Oficial de la Federación, 04 de marzo de 2015.

3.- Jurisprudencia:

3.1. STS 2344/2016 de 31 de mayo de 2016. España.

3.2. SAP V 837/2017 de 20 de marzo de 2017. España.

3.3. SAP PO 683/2017 de 6 de abril de 2017. España.

3.4. Tesis Aislada número 26344, Primera Sala Penal, publicada en el Semanario Judicial de la Federación, volumen XVI, Segunda Parte. México.

3.5. Tesis Aislada número 175079, Tribunales Colegiados de Circuito en materia Civil, publicada en el Semanario Judicial de la Federación, Tomo XXIII, mayo 2006. México.

3.6. Sentencia del Tribunal de Justicia de 30 de Septiembre de 2003, del Colegio de Oficiales de la Marina Mercante Española.

4.- Doctrina y Bibliografía:

AGUILAR, R.A. (2008), *Derecho del Mar, Derecho Pesquero y Derecho Marítimo: su regulación jurídica en México y sus principales exponentes*, México: Universidad de Colima.

ALBA FERNÁNDEZ, M. (2015), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L.

ALVAREZ RUBIO, J.J. (2011), *Las Lecciones Jurídicas del Caso Prestige: Prevención, Gestión y Sanción frente a la contaminación marina por hidrocarburos*, Pamplona España.

ARROYO MARTÍNEZ, I. (2014), *Compendio de Derecho Marítimo*, Quinta Edición, Madrid: Editorial Tecnos (Grupo Anaya, S. A.)

ASPRÓN PELAYO, J.M. (2008), *Sucesiones*, México: Editorial Mc Graw-Hill Interamericana.

CARBONE, S.M. (1988), *Contratto di trasporto marittimo di cose*, Milán Italia: Tela Editoriale.

CARLIER DE LAVALLE, M. (2015), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L.

CERVANTES AHUMADA, R. (2004), *Derecho Marítimo*, Segunda Edición, México: Editorial Porrúa, S. A. de C. V.

CRUZ BARNEY, O. (2009), *El Corso Marítimo. Influencias de la Ordonnance de la Marine de 1681 en el Derecho Hispanoindiano*, México: Universidad Nacional Autónoma de México, Instituto de Investigaciones Jurídicas.

DOMINGO RAY, J. (1992), *Derecho de la Navegación*, Argentina: Abeledo-Perrot, S. A. E. e I.

GÓMEZ DE MARIACA, L.F. (2015), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L.

GONZALEZ CAMPOS, J.D. (2002), *Diversification, Specialisation, Flexibilisation et Materialisation des règles de Droit International Privé*, Francia: RdesC.

LUZZATTO, R. (1991), *Metodi di Unificazione del Diritto Marittimo e Interpretazione Uniforme*, Italia: Dir Mar, 1999-I.

MUNARI, F. (1996), *Il Diritto Comunitario dei Transporti*, Milán Italia: Guiffre Editore.

OLVERA DE LUNA, O. (1981), *Manual de Derecho Marítimo*, México: Editorial Porrúa, S. A.

PULIDO BEGINES, J.L. (2015), *Curso de Derecho de la Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Tecnos (Grupo Anaya, S. A.).

QUIRÓS DE SAS, A. (2015), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L.

SALGADO Y SALGADO, J.E. (2012A), *Manual de Derecho Marítimo*, Alemania: Editorial Académica Española es una marca de Lap Lambert Academic Publishing GmbH & Co. KG.

SALGADO Y SALGADO, J.E. (2012B), *Manual de Derecho Marítimo Tomo II*, Alemania: Editorial Académica Española es una marca de Lap Lambert Academic Publishing GmbH & Co. KG.

VELASCO NATES, A. (2015), *Comentarios a la Ley de Navegación Marítima*, Madrid: Editorial Dykinson, S. L.

VON ZIEGLER, A. (1999), *Alternatives and Methods of Unification or Harmonization of Maritime Law*, Dir Mar, vol. 101, no. 1, 1999.

ZACKLIN, R. (1975), *El Derecho del Mar en Evolución: La Contribución de los Países Americanos*, México: Fondo de Cultura Económica.

5.- Recursos Digitales:

5.1. http://www.derecho.unam.mx/ofertaeducativa/licenciatura/sua/Guias_optativas/Derecho_Maritimo_Area_IX-Derecho_Internacional.pdf

5.2. http://www.notariado.org/liferay/c/document_library/get_file?folderId=12092&name=DLFE-136719.pdf

5.3. https://sjf.scjn.gob.mx/sjfsist/Paginas/DetalleGeneralV2.aspx?Epoca=1e3e1000000000&Apendice=10000000000000&Expresion=ley%2520de%2520navegaci%25C3%25B3n&Dominio=Rubro,Texto&TA_TJ=2&Orden=1&Clase=DetalleTesisBL&NumTE=25&Epp=20&Desde=100&Hasta=100&Index=0&InstanciasSeleccionadas=6,1,2,50,7&ID=175079&Hit=18&IDs=2010383,2005025,2000626,167937,170255,170254,170773,170771,170780,171130,171129,171128,171127,171126,172542,172294,173302,175079,175516,175515&tipoTesis=&Semenario=0&tabla=&Referencia=&Tema=

5.4. https://books.google.com.mx/books?id=ZmW7CwAAQBAJ&pg=PA491&lpg=PA491&dq=enajenacion+de+efectos+mercantiles+alterados&source=bl&ots=13BzjebqBQ&sig=T5yPkIcgoBtyxLJCi1Sct5RAsec&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwj5hoz1m_rTAhXHg1QKHxgKBScQ6AEIJzAA#v=onepage&q=enajenacion%20de%20efectos%20mercantiles%20alterados&f=false

5.5. https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/conocimiento/embarque/maritimo/contenido_sidN_1052425_sid2N_1052384_cidIL_954961_ctylL_139_scidN_954961_utN_3.aspx

5.6. <http://www.rae.es/>

5.7.ADM: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/revista?codigo=2572>

5.8. <http://www.poderjudicial.es/search/indexAN.jsp#>

5.9. <https://www.scjn.gob.mx/>