



# DERECHO MARÍTIMO PARA PRINCIPIANTES

Lic. Rubén Abdo  
Askar Camacho

## **SOBRE EL AUTOR:**



Licenciado en Derecho egresado de la Universidad La Salle generación 1999-2004. Número de cédula profesional 4824080, especializado en Comercio Exterior y Derecho Marítimo con 17 años de experiencia.

- ✓ Socio fundador del despacho jurídico Askar Camacho, Ramírez y Asociados.
- ✓ Gerente de Trade Compliance e Mitsui de México, S. de R.L. de C.V.
- ✓ Gerente Jurídico de las Agencias Aduanales NAD Global, S.A. y Grupo Ei, S. de R.L. de C.V.
- ✓ Abogado en la Asociación de Agentes Aduanales del Aeropuerto Internacional de la Ciudad de México, A.C. (AAADAM).
- ✓ También he laborado tanto en la Administración Pública Federal: Como en las Administraciones Central de Normatividad de Comercio Exterior y Aduanal y Local de Recaudación del Centro del D.F. (en las Jefaturas de Devoluciones y Compensaciones y de Cobro Coactivo respectivamente) del SAT.
- ✓ Conferencista y capacitador en diversas dependencias como la Asociación Nacional de Importadores y Exportadores de la República Mexicana, A.C. (ANIERM), Mexiworld and Logistics, Tax Editores, Formación Superior en Alimentos (FORSUA), el Centro de Estudios Fiscales, S.C. (CEFA), sobre diversos temas de Comercio Exterior, Propiedad Industrial y Derecho Marítimo.
- ✓ Catedrático en el Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional.
- ✓ Asesor legal de varias agencias aduanales y empresas importadoras.

- ✓ Casos de éxito como sentencias favorables desde el año 2012 a la fecha.
- ✓ Autor de los libros "Derechos y Obligaciones de los Pasajeros en Materia Aduanera", "El PAMA. El Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera. Teoría y Práctica" y "Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera".
- ✓ Autor de artículos sobre Comercio Exterior, Derecho Marítimo y Litigio Aduanero en las Revistas de la Facultad de Derecho de la Universidad La Salle, Estrategia Aduanera, TLC Magazine, Red de Negocios y el blog de Mexiworld and Logistics.
- ✓ Titular del programa de radio "La Correcta Defensa en Materia Aduanera" el cual se transmite todos los Martes a las 18 horas en [www.argoscursaradio.com](http://www.argoscursaradio.com) mismo que se escucha en México, Estados Unidos, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica, Ecuador, Venezuela, Argentina, Chile y Brasil.
- ✓ Maestrando del Posgrado Derecho Aduanero y Derecho de Comercio Exterior en el Centro Universitario de Estudios Jurídicos.

# CERTIFICADO

## Registro Público del Derecho de Autor

Para los efectos de los artículos 13, 162, 163 fracción I, 164 fracción I, 168, 169, 209 fracción III y demás relativos de la Ley Federal del Derecho de Autor, se hace constar que la **OBRA** cuyas especificaciones aparecen a continuación, ha quedado inscrita en el Registro Público del Derecho de Autor, con los siguientes datos:

**AUTOR:** ASKAR CAMACHO RUBEN ABDO  
**TITULO:** DERECHO MARITIMO PARA PRINCIPIANTES  
**RAMA:** LITERARIA  
**TITULAR:** ASKAR CAMACHO RUBEN ABDO

Con fundamento en el artículo 3° de la Ley Federal del Derecho de Autor el presente certificado ampara única y exclusivamente la obra original Literaria.

Con fundamento en lo establecido por el artículo 168 de la Ley Federal del Derecho de Autor, las inscripciones en el registro establecen la presunción de ser ciertos los hechos y actos que en ellas consten, salvo prueba en contrario. Toda inscripción deja a salvo los derechos de terceros. Si surge controversia, los efectos de la inscripción quedarán suspendidos en tanto se pronuncie resolución firme por autoridad competente.

Con fundamento en los artículos 2, 208, 209 fracción III y 211 de la Ley Federal del Derecho de Autor; artículos 64, 103 fracción IV y 104 del Reglamento de la Ley Federal del Derecho de Autor; artículos 1, 3 fracción I, 4, 8 fracción I y 9 del Reglamento Interior del Instituto Nacional del Derecho de Autor, se expide el presente certificado.

---

**Número de Registro:** 03-2020-012712134500-01

---

Ciudad de México, a 27 de enero de 2020

EL DIRECTOR DEL REGISTRO PÚBLICO DEL DERECHO DE AUTOR

JESUS PARETS GOMEZ

  
SECRETARÍA DE CULTURA  
INSTITUTO NACIONAL DEL  
DERECHO DE AUTOR  
DIRECCIÓN DE REGISTRO PÚBLICO  
DEL DERECHO DE AUTOR



# DERECHO MARÍTIMO PARA PRINCIPIANTES

<b>AGRADECIMIENTOS.....</b>	<b>Pág. 1</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>Pág. 3</b>
<b>CAPÍTULO I.- CONCEPTO DEL DERECHO MARÍTIMO Y SUS FUENTES...Pág. 6</b>	
1.1.- Definición de Derecho Marítimo.....	Pág. 7
1.2.- Diferencias con el Derecho del Mar, el Derecho Pesquero y el Derecho Portuario.....	Pág. 7
1.3.- Fuentes y características del Derecho Marítimo.....	Pág. 8
<b>CAPÍTULO II.- ANTECEDENTES HISTÓRICO JURÍDICOS.....Pág. 11</b>	
2.1.- El Código de Manú.....	Pág. 11
2.2.- La Lex Rhodia de lactu.....	Pág. 12
2.3.- La Grecia Antigua.....	Pág. 13
2.4.- El Derecho Romano.....	Pág. 13
2.5.- La Edad Media.....	Pág. 16
2.6.- Época Moderna.....	Pág. 18
2.7.- El Derecho Español y su influencia en sus Colonias.....	Pág. 20
2.8.- México.....	Pág. 22
<b>CAPÍTULO III.- DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS MARINOS.....Pág. 29</b>	
3.1.- Consideraciones generales.....	Pág. 29
3.2.- Supuestos de delimitación.....	Pág. 30
3.2.1.- Delimitación respecto de un espacio marino bajo la Soberanía de uno o más Estados.....	Pág. 31
3.2.2.- Delimitación respecto de un espacio marino internacional.....	Pág. 35
3.3.- La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958).....	Pág. 36

3.4.- La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982).....	Pág. 37
3.5.- Las aguas interiores.....	Pág. 39
3.6.- El Mar Territorial.....	Pág. 40
3.7.- La Zona Contigua.....	Pág. 42
3.8.- La Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.....	Pág. 43
3.9.- Derechos de los Estados Ribereños.....	Pág. 50
3.10.- Regulación jurídica de situaciones geográficas generadoras de regímenes especiales en el Derecho del Mar.....	Pág. 51
3.10.1.- Los estrechos.....	Pág. 51
3.10.2.- Los archipiélagos y los Estados Archipelágicos.....	Pág. 55
3.10.3.- ¿Qué sucede con los Estados sin litoral?, ¿en verdad hay una desventaja económica para ellos?.....	Pág. 56
3.10.3.1.- Breve estudio de los casos de Bolivia y Luxemburgo.....	Pág. 60
3.10.4.- La Alta Mar.....	Pág. 65
3.10.5.- La Zona Internacional de Fondos Marinos.....	Pág. 66
<b>CAPÍTULO IV.- RELACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO.....</b>	<b>Pág. 69</b>
<b>CAPÍTULO V.- SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN.....</b>	<b>Pág. 79</b>
5.1.- La Marina Mercante Mexicana.....	Pág. 81
5.1.1.- Su composición.....	Pág. 87
5.2.- La Autoridad Marítima.....	Pág. 91
5.3.- Organismos Internacionales.....	Pág. 104
5.4.- Puertos Astilleros.....	Pág. 127
5.5.- Empresas Armadoras Nacionales.....	Pág. 134

5.6.- Trabajadores Marítimos y Portuarios. Su regulación en la Legislación Nacional y Problemática.....Pág. 136

5.7.- La Organización Internacional del Trabajo.....Pág. 146

**CAPÍTULO VI.- REGULACIÓN JURÍDICA DEL BUQUE.....Pág. 150**

6.1.- Concepto, naturaleza y clasificación.....Pág. 154

6.2.- Modos de adquisición.....Pág. 159

6.2.1.- Contrato de construcción naval.....Pág. 166

6.2.2.- Dejación.....Pág. 167

6.2.3.- Apresamiento.....Pág. 167

6.2.4.- Ejercicio del derecho de angaria.....Pág. 167

6.2.5.- Requisa.....Pág. 168

6.2.6.- Abandono.....Pág. 168

6.2.7.- Modos de adquisición reconocidos por el Derecho Civil.....Pág. 169

6.3.- Derechos reales de garantía.....Pág. 189

6.3.1.- Privilegios marítimos.....Pág. 190

6.3.2.- Hipoteca marítima.....Pág. 192

6.4.- Matrícula y abanderamiento de buques.....Pág. 198

6.4.1.- Pabellones de conveniencia.....Pág. 201

**CAPÍTULO VII.- CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DEL BUQUE Y CONTRATOS AUXILIARES.....Pág. 204**

7.1.- Introducción, clasificación y fuentes.....Pág. 204

7.2.- Contrato de fletamento.....Pág. 206

7.2.1.- Contrato de fletamento a casco desnudo y su diferencia con el contrato de arrendamiento.....Pág. 209

7.2.2.- Contrato de fletamento por tiempo.....Pág. 211



7.2.3.- Contrato de fletamento por viaje.....	Pág. 211
7.3.- Contrato de transporte marítimo de mercancías.....	Pág. 213
7.4.- Contrato de remolque.....	Pág. 238
7.5.- Contrato de transporte marítimo de pasajeros.....	Pág. 239
7.6.- Contrato de transporte multimodal.....	Pág. 245
7.7.- Contrato de pilotaje (practicaje).....	Pág. 247
<b>CAPÍTULO VIII.- LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.....</b>	<b>Pág. 250</b>
8.1.- Introducción, clasificación y fuentes de los accidentes de la navegación.....	Pág. 250
8.2.- Salvamento Marítimo.....	Pág. 253
8.3.- Averías.....	Pág. 257
8.4.- Abordaje.....	Pág. 270
8.5.- Limitación de responsabilidad civil.....	Pág. 275
8.6.- Responsabilidad por Contaminación Marina.....	Pág. 276
8.7.- Bienes desposeídos en la mar: Propiedad, hallazgos, extracciones y remociones de interés general.....	Pág. 280
<b>CAPÍTULO IX.- EL SEGURO MARÍTIMO.....</b>	<b>Pág. 282</b>
9.1.- Introducción al Seguro Marítimo.....	Pág. 283
9.2.- El Contrato del Seguro Marítimo.....	Pág. 283
9.3.- Seguro sobre Buques.....	Pág. 290
9.3.1.- Seguro de Cascos.....	Pág. 292
9.4.- Seguro sobre Mercancías.....	Pág. 293
9.5.- Seguro sobre Fletes.....	Pág. 294
9.6.- Los Clubes de Protección e Indemnización.....	Pág. 295

9.6.1.- Su organización.....	Pág. 296
9.6.2.- Coberturas.....	Pág. 297
<b>CAPÍTULO X.- LOS DELITOS EN EL DERECHO MARÍTIMO.....</b>	<b>Pág. 300</b>
10.1.- Legislación Mexicana.....	Pág. 300
10.2.- Derecho Comparado (tipificación, prevención y penas impuestas por la comisión de delitos en otros países).....	Pág. 308
10.3.- Los crímenes de lesa Humanidad.....	Pág. 315
<b>CAPÍTULO XI.- DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS.....</b>	<b>Pág. 321</b>
11.1.- Competencia Judicial.....	Pág. 322
11.2.- Embargo preventivo de buques y de la carga.....	Pág. 324
11.3.- Ejecución sobre el buque.....	Pág. 327
11.4.- ¿Cabe la jurisdicción voluntaria en el Derecho Marítimo Mexicano?...	Pág. 329
11.5.- Arbitraje Marítimo.....	Pág. 331
<b>CAPÍTULO XII.- EL CONCURSO Y LA QUIEBRA EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO.....</b>	<b>Pág. 335</b>
<b>CAPÍTULO XIII.- SEGURIDAD MARÍTIMA Y DE LA NAVEGACIÓN Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO.....</b>	<b>Pág. 346</b>
13.1.- Convenios de la Organización Marítima Internacional.....	Pág. 347
13.1.1.- Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.....	Pág. 349
13.2.- Protección del Medio Marino.....	Pág. 352
13.2.1.- Prevención de la contaminación desde los buques.....	Pág. 353
13.2.2.- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL).....	Pág. 355
13.2.3.- Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC).....	Pág. 357

<b>13.2.4.-</b> Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM).....	Pág. 360
<b>13.2.5.-</b> Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias.....	Pág. 362
<b>13.3.-</b> Seguridad del buque y la vida humana en el mar.....	Pág. 364
<b>13.3.1.-</b> Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS).....	Pág. 366
<b>13.3.2.-</b> Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.....	Pág. 386
<b>13.3.3.-</b> Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros (Convenio SFV).....	Pág. 391
<b>CAPÍTULO XIV.- NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-002-SCT4-2013, TERMINOLOGÍA MARÍTIMA-PORTUARIA = DICCIONARIO MARÍTIMO.....</b>	<b>Pág. 393</b>
<b>CAPÍTULO XV.- EL JUICIO DE AMPARO EN EL DERECHO MARÍTIMO.....</b>	<b>Pág. 398</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>Pág. 419</b>
<b>FUENTES CONSULTADAS.....</b>	<b>Pág. 421</b>

## AGRADECIMIENTOS

Antes que nada quiero agradecer a Dios por todas las Bendiciones y Oportunidades que han llegado a mi vida y a nuestra Madre María de Guadalupe por estar presentes siempre y permitirme compartir entre otras cosas éstos logros con mi familia y demás seres queridos, además por guiarme en el camino correcto para convertirme en un Hombre de bien.

A mis abuelos maternos Don Rubén Camacho Aguilar y Magdalena Pérez de Camacho que en paz descansen por todos sus consejos y el haberme inculcado la disciplina, el trabajo y la perseverancia como ingredientes principales para alcanzar el éxito, para mí es un gran orgullo haber sido su nieto en vida y serlo para toda la Eternidad en la otra vida, los extraño y quiero mucho.

A mi mamá Martha Patricia Camacho Pérez quien me dio la vida y ha peleado con uñas y dientes por el bienestar de mi hermana y mío, además de todo el amor y cariño que nos ha dado y también porque me ha enseñado que para alcanzar todo lo que queremos es con base en disciplina, constancia, trabajo y esfuerzo, nada es gratis en ésta vida y todo sacrificio tiene su recompensa. Eres la mejor mamá del mundo.

A mi hermana Grecia por ser compañera de juegos y mi amiga, siempre juntos bebé.

A mi abuela Teresa que en paz descanse, quien me inculcó el amor por la lectura y la investigación.

A todos y cada uno de mis amigos que me han acompañado en las buenas y en las malas, ¡¡¡ya tenemos la cuarta obra!!! Saben lo importante que es su amistad y apoyo incondicional.

Con mucho respeto y admiración a los abogados y demás colegas y compañeros que tengo el gusto de conocer y de interactuar con ellos: Dr. Ignacio Casas Fraire, Dr. Humberto Balam Lammoglia Riquelme, Mtro. Ricardo Méndez Castro, Dr. Jorge Vargas Morgado, Mtro. Octavio de la Torre Stéffano y su señora esposa la Mtra. Daniela Martínez, Dr. Hadar Moreno Valdéz, Mtro. Alejandro Espadas, Lic. Erika Emilia Varela Mondragón, Mtro. Isidoro Juárez Gómez, Lic. José Castañón Sandoval, Lic. Jessica Barrera Bañuelos, Mtro. Jesús Hernández, Ing. Georgina Salazar y Lic. Sonia Nájera Soriano. Muchísimas gracias por su apoyo, amistad, recomendaciones y consejos que me han ayudado a ser una mejor persona.

A todo el equipo de Mexiworld and Logistics, el Instituto Nacional de Comercio Exterior y Aduanas, Instituto de Estudios de Posgrado en Comercio Internacional y la Universidad en Estudios de Posgrado en Derecho por permitirme formar parte de su plantel de conferencistas, ponentes y catedráticos, muchísimas gracias por depositar su confianza en Un Servidor.

A mi amada Alma Mater la Universidad La Salle y a todos y cada uno de mis profesores que dejaron huella en mí y que con sus enseñanzas sentaron las bases para ejercer con amor, pasión y profesionalismo la abogacía.

Con toda mi admiración y respeto a las Marinas Mercante y Armada, así como a todas las personas que se ganan el pan de cada día con las actividades que realizan en la mar y a todos aquellos pescadores quienes con el fruto de su esfuerzo llenan nuestra mesa con manjares derivados de la mar.

A Usted querido lector por su interés en la presente obra, mi más infinito agradecimiento.

## INTRODUCCIÓN

El amor que tengo por ésta hermosa rama del Derecho nació cuando en una clase que tomé con mi maestro de Derecho Romano el Dr. Marco Antonio Pérez de los Reyes cuando estábamos estudiando la *Lex Rhodia de lactu* indicándonos que no era civil sino marítima y mencionó dos palabras que marcarían mi ejercicio profesional “**DERECHO MARÍTIMO**” que para serles honesto no pensé que existiera dicha rama del Derecho en ese segundo semestre de mi Licenciatura a mis 19 años de edad entonces acudí al Diccionario Jurídico del Instituto de Investigaciones Jurídicas de nuestra Máxima Casa de Estudios (la UNAM) y descubrí no sólo que sí era una rama existente del Derecho y además que era muy interesante, de ahí salté a varios autores y libros siendo mi favorito “Derecho Marítimo” del Dr. Raúl Cervantes Ahumada que en paz descanse el cual sentó las bases para seguir estudiando ésta rama que ahora con mucho orgullo y gusto ejerzo y después mi abuelo Don Rubén Camacho Aguilar que en paz descanse me regaló un libro excelente y que a la fecha tengo pues es invaluable “Derecho Internacional” del Dr. Antonio Remiro Brotóns, quien entre otras cuestiones hace un estudio excelente, pormenorizado y entendible sobre lo que es el Derecho del Mar y su importancia y fue ahí donde conocí aún más el Derecho Marítimo y la diferencia que tiene con el referido Derecho del Mar, materias que se complementan pero son completamente diferentes y autónomas.

Algo que no me he podido explicar ni responder es ¿porqué si México es un país marítimo, no se le da la importancia a sus mares como se merece, porqué no tenemos una flota mercante que pueda competir en el mercado internacional?, ahora viene otra pregunta ¿a qué me refiero con que somos un país marítimo? La respuesta es sencilla pues estamos en medio de los dos Océanos más grandes del planeta, el Pacífico en el Oeste y el Atlántico en el Este, siendo su puerta de entrada el Golfo de México, en el Sureste tenemos al hermoso Mar Caribe y entre la península de Baja California y Sonora tenemos el Golfo de California, aquél que el biólogo marino Jacques-Yves Cousteau denominara “el acuario del mundo” y no era para menos dada la riqueza y variedad de ecosistema marino que hay allí.

Ahora viene otra cuestión a considerar, tenemos una extensión territorial de 1,960,189 de kilómetros cuadrados, ocupando el catorceavo lugar a nivel mundial con lo cual se desprende claramente que no somos un país pequeño hay una superficie territorial grande pero esto es superado por nuestros espacios marinos que suman en total 3,160,490 kilómetros cuadrados según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, luego entonces ¿porqué países que tienen un espacio marino inferior al nuestro tienen mayor competitividad por lo que a sus actividades marítimas se refiere? Para pronta referencia tenemos a Panamá o a Japón por citar algunos ejemplos. Son diversos factores pero aquí el detalle es que asentaron las políticas necesarias, ajustando su Legislación para poder competir a nivel internacional pero antes que eso satisfacer la demanda interna, es decir que los consumidores de servicios como transporte marítimo de mercancías por ejemplo puedan elegir flotas de su propio país a contratar empresas navieras

extranjeras como lamentablemente sucede en México, cayendo en la contradicción de que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos me dice que la navegación de cabotaje está destinada exclusivamente a los mexicanos en la realidad fáctica no siempre es así, entonces ¿porqué desaprovechar ésta oportunidad que Dios o la naturaleza (como queramos verlo seamos o no creyentes) nos está dando?

Durante el sexenio comprendido entre el 1º de Diciembre de 1952 al 30 de Noviembre de 1958 gobernó el C.P. Adolfo Ruíz Cortines y él estaba consciente de esto que acabamos de mencionar, a él le preocupaba principalmente lo que se cita enseguida:

- 1.- El crecimiento rápido y desmedido que estaban teniendo la Ciudad de México, Guadalajara y Monterrey.
- 2.- Que la población se estaba concentrando mucho en la zona central del país.
- 3.- No estábamos aprovechando los recursos pesqueros que nos brinda la mar.
- 4.- Utilizar a la mar como un instrumento de apoyo para el desarrollo económico a través de la pesca, el turismo, el transporte marítimo de personas o de cosas así como las actividades portuarias para poder garantizar la estabilidad en el empleo tal y como lo establece la Legislación en Materia de Trabajo y como lo necesita México.

En virtud de ello surgió el programa conocido como “Marcha Hacia el Mar” donde precisamente se buscó todo eso pero por desgracia no prosperó y seguimos dándole la espalda a nuestros mares.

Otra cuestión que no me he explicado es ¿porqué si somos un país marítimo, no se da como materia obligatoria el Derecho Marítimo en las Facultades de Derecho del país? Es importante generar consciencia entre los estudiantes y darles a conocer la importancia de ésta rama del Derecho que es muy noble, sumamente hermosa y por si fuera poco estaremos ayudando a tener más litigantes, consultores, capacitadores y asesores en ésta rama que en México como ya lo vimos un país con una enorme porción marina casi no tiene, es muy difícil encontrar despachos jurídicos que se dediquen a ésta materia y no porque no haya mercado de trabajo quien piense eso está en un grave error y no está bien informado, sino porque insisto, no le hemos dado la importancia que merece a la industria marítima de nuestro país y hasta apenas ahora, en generaciones recientes es cuando le estamos dando la relevancia que tienen los Tratados Internacionales y aprovecharlos al máximo ya sea para asesorar a nuestros clientes o para preparar un medio de defensa legal, por mencionar algunos casos.

No digo que la inversión extranjera sea mala ni que los extranjeros nos estén quitando el campo de trabajo de ninguna manera, por favor que no se tergiversen mis palabras, la primera trae consigo empleo y genera confianza en el país y en la

segunda hipótesis hay un aprendizaje mutuo pero si caemos en los excesos es cuando ya se genera un problema tales como son desestabilidad en el empleo, en la economía y que la industria nacional deje de ser competitiva y productiva simple y llanamente porque las empresas transnacionales son las que mantienen en relativa estabilidad las finanzas nacionales y dan trabajo a nuestra población, pero es importante que también el sector empresarial mexicano se haga presente, se le permita crecer y resulte atractivo en cuanto a salarios y prestaciones sociales por el bien común.

En conclusión el Derecho Marítimo no puede pasar desapercibido de ninguna manera y con mucho gusto y orgullo puedo decirles que además de cumplir un sueño más porque siempre quise escribir una obra relacionada con ésta hermosa rama, la pongo a su disposición como una manera de adentrarse a ella, conocerla y aprovecharla en nuestro beneficio.

Espero que éste libro sea de su agrado y resulte provechoso. Muchas gracias.



## CAPÍTULO I.- CONCEPTO DEL DERECHO MARÍTIMO Y SUS FUENTES.

Definir al Derecho Marítimo contrario a lo que se piensa, no es sencillo toda vez que estamos ante la presencia de una Ciencia Social multidisciplinaria enfocada desde luego a la regulación jurídica de los hechos y actos jurídicos valga la cacofonía que tengan relación directa o indirecta con la actividad marítimo-portuario.

Para muestra de ello, quisiera citar textualmente una expresión que el Dr. Raúl Cervantes Ahumada nos deja en una de las que para mí es el punto de partida de la Doctrina para quienes nos dedicamos al Derecho Marítimo y es por donde comenzamos su obra homónima en donde nos indica lo siguiente “(...) *en algunas ramas se puede, aunque con indeterminación de fronteras, mantener la distinción entre derecho público y derecho privado; pero tratándose del derecho marítimo, que alcanza a todas las fases de la actividad humana, no podríamos establecer tal distinción; no podríamos afirmar que el derecho marítimo es derecho público o derecho privado, porque los problemas marítimos requieren, para su solución, de elementos de todas las ramas del derecho. No podríamos por tanto, colocar el derecho marítimo, ni en el casillero del llamado derecho privado, ni en el casillero del derecho público (...)*”<sup>1</sup> y una vez explicado eso ya nos define al Derecho Marítimo de la siguiente manera: “*el derecho marítimo en particular es un conjunto coordinado de construcciones ideales o instituciones jurídicas, emanadas de un poder público efectivo y destinadas a realizarse o actualizarse en la vida humana de relación social, en el teatro del mar o en relación con los espacios marítimos*”.<sup>2</sup>

Como lo veremos más adelante en efecto el llamado “Hans Kelsen Mexicano” o “El Príncipe del Derecho” tenía razón y no podía ser para menos pues además de ser una eminencia claro que el Derecho Marítimo se relaciona con todas las actividades humanas en donde se tenga relación directa o indirectamente con la mar y por supuesto no podemos encasillarlo en el Derecho Público o en el Derecho Privado pues se relaciona con todas y cada una de las ramas de éste hermosa Ciencia Social que es la Jurídica.

Cabe señalar que el Lic. Eduardo Solís Guillén en su obra “Derecho Oceánico” nos indica que lo correcto es que se le deje de llamar “Derecho Marítimo” y se le denomine “Derecho Oceánico” en razón de que tienen qué ver la Marina de Guerra y la Marina de Paz (como él las llama) que son nuestras Marina Armada (Secretaría de Marina) y Marina Mercante (Secretaría de Comunicaciones y Transportes), además de actividades en donde interviene tanto el sector público como el privado, personas físicas y naturales ya sea nacionales o extranjeras e incluso los Estados teniendo como referencia y principal protagonista por supuesto a la mar y él indica que todos esos Océanos y Mares bautizados por el Hombre (como Pacífico, Índico, Atlántico, Caribe, etcétera) en realidad forman una masa

---

<sup>1</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. “Derecho Marítimo”. Ed. Herrero, S.A. México. 1977. p. 6.

<sup>2</sup> Idem.

de agua que abarca un gran porcentaje del planeta y es por ello que sugiere lo que acabamos de mencionar hace un momento e incluso propone que el nombre de nuestro planeta no sea Tierra pues insiste en que gran parte del mismo se compone por agua.

Por su parte el Dr. Omar Olvera de Luna nos indica que el Derecho Marítimo tiene un alcance muy amplio ya que comprende toda una amplia de fenómenos jurídicos que ocurren respecto a la navegación, a la industria y al tráfico de personas y mercancías por mar y que ya está más que superada la idea de que se le considere una rama del Derecho Mercantil, ya que el Derecho Marítimo es completamente autónomo, tan es así que tiene su propia ley de la materia, que en principio es la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y que en el Código de Comercio ya no se encuentra regulado desde el año de 1963 la actividad marítima en dicho ordenamiento en atento respeto a su naturaleza, es más, con base en mi humilde experiencia y opinión y como lo veremos más adelante es muy probable que el Derecho Marítimo le haya dado nacimiento al Derecho Mercantil y no a la inversa, pues recordemos que el comercio por mar es una de las actividades más antiguas de la Humanidad e invariablemente necesitaban tener marcadas las reglas del juego si se me permite la expresión para evitar un desorden o faltas de respeto hacia las esferas jurídicas de las partes, interviniendo allí el Derecho y naciendo figuras e instituciones que también veremos a lo largo del desarrollo de ésta obra como el naviero, el astillero, el cargador, el porteador o transportista (como queramos llamarlo), las marinas mercante y de guerra, el conocimiento de embarque y demás títulos de crédito, en fin, la verdad es que estamos hablando de un campo muy apasionante y lo que lo hace diferente a otras ramas del Derecho es que es una de las más completas que podemos tener junto con el Comercio Exterior por la relación multidisciplinaria que tiene con otros campos como lo son la logística, la clasificación arancelaria, la ingeniería naval, la vigilancia, las relaciones entre los Estados, en fin y precisamente una de las intenciones de éste libro es fomentar su estudio máxime cuando somos un país marítimo por naturaleza.

### **1.1.- Definición de Derecho Marítimo.**

Derivado de todo lo anterior podemos concluir que el Derecho Marítimo es un conjunto de normas jurídicas que regulan todos los hechos y actos jurídicos que surtan sus efectos y/o se desarrollen en la mar y/o tengan como objetivo el producir consecuencias de Derecho en la mar y en todas las actividades y demás industrias relacionadas con ella, siendo de carácter multidisciplinario pero autónomo siempre.

### **1.2.- Diferencias con el Derecho del Mar, el Derecho Pesquero y el Derecho Portuario.**

Es muy común que al Derecho Marítimo se le confunda con el Derecho del Mar y no se diga con el Pesquero y el Portuario pero más marcado con el citado Derecho del mar, pero son ramas jurídicas completamente diferentes ya nada más por el

campo de estudio al que están enfocados pues como lo vimos hace un momento, el Derecho Marítimo (resumiendo) es el conjunto de normas jurídicas que tenga que ver con la regulación de los hechos, sujetos, objetos y las relaciones jurídicas derivadas de la navegación marítima; en contraste el Derecho del Mar es una rama del Derecho Internacional Público cuyas normas regulan la conducta principalmente de los Estados en el ámbito marino tales como son la delimitación marítima o la utilización y aprovechamiento de las conocidas “aguas internacionales”, correctamente denominada como Alta Mar, por citar algunos ejemplos.

Para el Dr. Omar Olvera de Luna, el Derecho del Mar es el Derecho a la Navegación tomando como base el punto de vista de diversos tratadistas italianos en donde se engloban otras actividades que no son netamente comerciales como lo son la investigación, el recreo, la pesca a nivel industrial, la extracción de productos minerales<sup>3</sup>, etcétera.

Por su parte el Derecho Pesquero lo entendemos como la rama del Derecho que enseña y estudia aquella parte del ordenamiento jurídico que regula las relaciones de los sujetos realizadores de actividades calificadas por la Ley como pesqueras y al Derecho Portuario como el conjunto de normas jurídicas que regulan la actividad de los sujetos y la condición de los bienes públicos y privados que se relacionan en actos de comercio o no necesariamente fuera del puerto pues recordemos que tenemos puertos turísticos como Cancún, industriales como Lázaro Cárdenas y por supuesto los comerciales como Veracruz y Altamira, por mencionar algunos ejemplos y es tal la autonomía que por eso tenemos por un lado a la Ley de Puertos y por el otro a la Ley General de Pesca y Acuicultura Sustentables completamente diferentes pero relacionadas con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

### **1.3.- Fuentes y características del Derecho Marítimo.**

Como Fuentes del Derecho Marítimo podemos citar a las siguientes:

- Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- Tratados y Convenios Internacionales.
- Leyes Federales.
- Reglamentos Federales.
- Principios Generales del Derecho.
- Usos y costumbres marítimas.

---

<sup>3</sup> Olvera de Luna, Omar. “Manual de Derecho Marítimo”. Ed. Porrúa, S.A. México. 1981. p. 12.

- Jurisprudencia.
- Doctrina.

Podríamos decir que esto por cuanto al Derecho Mexicano se refiere pues no olvidemos dos cuestiones muy importantes:

**a)** La primera es que nuestro Sistema Jurídico al derivar del Derecho Romano por influencia de España (no olvidemos que fuimos una Colonia durante tres siglos) se le da mayor importancia a la Ley y a lo escrito que a los usos y costumbres y a la Jurisprudencia misma como sucede en el *Common Law* que es el Sistema Jurídico que rige en los países anglosajones y todos aquéllos miembros de la *Commonwealth* que son los Estados ahora independientes que alguna vez formaron parte del Imperio Británico (con excepción de Mozambique y Ruanda). La esencia del *Common Law* es que se basa en la costumbre y usos.

**b)** Al ser el Derecho Marítimo una de las ramas más antiguas y si se puede la más antigua, como hace alusión el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, es indubitable que el mismo nació de prácticas y de conductas reiteradas que es lo que le da el carácter a la costumbre para que se haga Ley por así llamarlo, interviniendo sus dos elementos necesario: *Inveterata consuetudo* y *opino iuris seu necessitatis* que es la conducta reiterada que deriva (insisto) de la costumbre, siendo lo segundo el elemento subjetivo de aquélla como Fuente del Derecho, tanto en el ámbito nacional como internacional ya que se refiere a las creencias y ya con base en la práctica del Estado que es más objetiva se definirá si la costumbre no contraviene a la Ley y puede considerársele para que surja a la realidad fáctica un ordenamiento jurídico (*secundum legem*) o que no la prohíba pero sí se observa que ésta no afecte derechos de terceros ni la sana convivencia social o entre los Estados incluso (*praeterum legem*) y por supuesto evitar totalmente aquélla que vaya en contra del Derecho Positivo la cual invariablemente de ejecutarse se estaría cometiendo desde una infracción hasta un delito (*contra legem*).

Por cuanto hace a sus características, el Derecho Marítimo es:

- **Autónomo:** Porque es una normatividad independiente, especial y distinta al Derecho Común. No nace de los Estados sino de los usos y costumbres propias de la mar y de los navegantes, además de ser multidisciplinario.
- **Internacional:** La mayoría de las relaciones marítimas se dan en Alta Mar el cual es un bien común a toda la humanidad y no existe una legislación nacional única que sea aplicable en éste espacio.
- **Uniforme:** A efecto de evitar conflictos de leyes existen diversas normatividades internacionales.

- **Integral:** Contiene normas que son nacionales y normas que son internacionales (ya sea de Derecho Internacional Público o de Derecho Internacional Privado).
- **Reglamentario:** La normatividad marítima está en muchos aspectos regulada por reglamentos que dicta la autoridad.

En conclusión podemos determinar que el Derecho Marítimo es una rama independiente y autónoma de la Ciencia Jurídica, mismo que tiene bien enfocado su campo de estudio y los hechos y actos jurídicos que va a regular, amén de las instituciones que en él se encuentran.

## **CAPÍTULO II.- ANTECEDENTES HISTÓRICO JURÍDICOS.**

Para entender mejor al Derecho Marítimo necesitamos conocer sus orígenes y ¿el porqué la Humanidad? Se vió en la necesidad de establecer una regulación jurídica con las actividades que se desarrollan en la mar, es por ello que si se puede (tal y como lo decía el Dr. Raúl Cervantes Ahumada, es la rama más antigua del Derecho y de la cual surgieron instituciones que sentaron las bases para el Derecho Positivo en las Naciones como lo son los títulos de crédito y las indemnizaciones por accidentes de trabajo inclusive lo cual nos fue heredado por los piratas, por increíble que parezca ya que si bien es cierto se trataban de delincuentes a bordo de una embarcación para apresar a otra y robar su cargamento e incluso tomar como rehenes a su tripulación para esclavizarlos o venderlos con esa finalidad, existía mucha camaradería entre ellos, por eso su éxito y por eso costó muchísimo trabajo erradicarla y cabe citar nada más como pronta referencia, aún existen piratas en la época actual como lo veremos en el capítulo correspondiente.

Así pues tenemos que el origen del Derecho Marítimo se remonta a la antigüedad y como ningún Estado tiene jurisdicción plena sobre los mares, siempre ha sido necesario que los Estados alcancen acuerdos relacionado con la navegación, los barcos, su tripulación y cargamentos a bordo y no se siga desde luego las exploraciones y los supuestos en los cuales exista una disputa y todo esto nació a partir de los usos y costumbres que se habían desarrollado a partir de soluciones prácticas a problemas comunes y corrientes, mismas que pasaron a formar parte del Derecho Romano, del cual deriva nuestro Sistema Jurídico actual por las razones ya explicadas, cabe mencionar que posterior a la caída del Imperio Romano el comercio marítimo no se interrumpió pero sí se vió muy afectado por la piratería la cual siempre ha existido a lo largo de la Humanidad pero si algo hay que reconocerle dicho Imperio es que logró frenar bastante tal delito.

Como sabemos vino la Edad Media en donde el Derecho Romano se mezcla con las costumbres bárbaras enriqueciendo aún más al Derecho Marítima, aquí empiezan a plantearse conflictos sobre delimitación marítima y las actividades pesquera y comercial, dictándose así leyes generales para solucionarlas y poco a poco éstas se fueron recopilando y empezaron los antecedentes de Tribunales Marítimos hasta llegar a nuestros días, estudiaremos desde los ordenamientos más antiguos hasta llegar a la regulación jurídica actual en México en éste capítulo.

### **2.1.- El Código de Manú.**

Son las Leyes Marítimas más antiguas de las que se tenga registro ya que existieron antes de Cristo, con lo cual comprobamos una vez más qué tan antiquísimo es el Derecho Marítimo y se ocupaban de algunos problemas relacionados con la actividad marítima, estableciéndose una reglamentación

acerca de las ventas de las mercancías procedentes de ultramar mismas que llegaban a nulificarse si el vendedor no era el dueño de la cosa vendida.<sup>4</sup>

Su nombre se lo debemos al sabio Manu quien en la religión hinduista es el antepasado común de toda la Humanidad, siendo quien dictó todas éstas doctrinas a los rishis (grandes sabios de la antigüedad védica) que le habían pedido que los iluminara.

Por desgracia dada su antigüedad y diversos conflictos bélicos en la región durante siglos hace muy difícil que se tenga un conocimiento más profundo de éstas Leyes Indias o Hindúes como también se les denomina.

## **2.2.- La Lex Rhodia de lactu.**

Fueron el conjunto de reglas formuladas por los habitantes de la isla de Rodas (ubicada en el Mar Egeo) famosa no sólo por su estatua de Apolo o “Coloso de Rodas” sino también por su legislación marítima, para regular el comercio marítimo, apareciendo en el año 408 a.C. siendo la Ley Máxima en el Mediterráneo y posteriormente fueron asentándose en Roma, aproximadamente en el año 55 a.C.<sup>5</sup> tomando sus obligaciones sobre todo en indemnizaciones en tratándose de averías gruesas como un cuasicontrato el cual era una obligación no derivada ni de un contrato ni de un delito, división de las obligaciones hechas por Justiniano, debido a su obsesión con el número cuatro, queriendo encuadrar todo a dicha cifra; incluía además disposiciones sobre préstamo marítimo, delitos cometidos entre marineros y en contra del buque o del cargamento, formas de pago del flete y casos de trasbordo de la mercancía de un barco a otro así como robos para el caso de naufragio. Fue tanta su importancia que además de ser incluidos en Roma, su vigencia duró gran parte de la Edad Media y en muchísimos lugares siendo además fuente de inspiración para legislaciones marítimas posteriores.<sup>6</sup>

Tiempo después ya en el Imperio Romano, el Emperador Augusto fue quien sancionó las llamadas leyes rodias, ordenando que se debían observar igualmente como la Ley Julia ya que las controversias marítimas deben decidirse conforme a dichas leyes que eran las que regulaban lo relativo a la mar pero siempre y cuando no se opusieran a la legislación romana, además cabe hacer notar que el Derecho Mercantil Romano era exclusivamente marítimo, de ahí la preocupación por la forma de hacerse de riquezas para mantener a sus ejércitos, tanto de mar como de tierra, incrementando así su economía.<sup>7</sup>

---

<sup>4</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. p. 9.

<sup>5</sup> Solís Guillén, Eduardo. “Derecho Océánico”. Ed. Porrúa, S.A. México. 1987. p. 124.

<sup>6</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México”. Tesis para obtener la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle, A.C. México, D.F. 2005. p. 1.

<sup>7</sup> Idem. p. 2.

### 2.3.- La Grecia Antigua.

Las leyes atenienses utilizaron fundamentalmente las leyes a la *Lex Rhodia de lactu* para establecer su legislación marítima y darle así protección tanto a sus navegantes y comerciantes como a su marina de guerra. Varios historiadores concuerdan en que gran parte del esplendor de la Antigua Grecia se debió a la citada *Lex Rhodia de lactu*.

### 2.4.- El Derecho Romano.

El Imperio Romano no puede entenderse sin el comercio marítimo que fue una de sus principales fuentes de riqueza y además conocer territorios lejanos para poder conquistarlos y así expandir su territorio, no olvidemos que durante un milenio fueron la súper potencia mundial y por ello su idioma oficial, el latín perduró durante mucho tiempo como lenguaje neutro para las negociaciones entre extranjeros y además muchas costumbres de ellos quedaron tan arraigadas en sus territorios conquistados que han tenido un alto impacto cultural, como el consumo del pan de trigo, del vino, las primeras botanas como el vino preparado con agua de mar, ensaladas con vinagre, que eran degustadas por la clase alta de Roma al momento de asistir a los espectáculos que se llevaban a cabo en el Coliseo, desde luchas entre gladiadores hasta la recreación de batallas navales, donde dicho recinto se llenaba de agua para darle mayor realismo y no se diga los dialectos que derivaron del referido latín que ahora son lenguajes modernos y aún hablados como el español, el italiano, el francés, el portugués, el catalán y el gallego, por mencionar algunos.

Así pues al influenciarse mucho de la legislación marítima de la Antigua Grecia a través de las leyes rodias (como ellos la denominaban) es importante precisar que antes de ser aplicadas, los pretores habían legislado sobre cuestiones relacionadas con la actividad marítima como "*El Stabularii*" y el "*Ut Recepta Restitant*", que sancionaban las faltas cometidas por los marineros y patrones de los barcos en contra de sus pasajeros<sup>8</sup> en lo que a transporte de pasajeros se refiere y se les concedió por medio de los magistrados la acción de "*recepto*" la cual nacía del contrato de trabajo en los buques, en relación a los bienes confiados a los marineros.

Se concedió igualmente la "*Exceptio Quasidelito*" que se ejercía contra la tripulación por robo de mercancías o equipajes obligando a resarcir el doble del valor de lo perdido o robado según sea el caso, en lo que a transporte mixto se refiere<sup>9</sup> (es decir que en una sola embarcación se transportasen cosas y personas).

Para no extendernos tanto con el Derecho Romano porque la verdad hay una riqueza tremenda en cuanto a regulación marítima se refiere, sólo quiero

---

<sup>8</sup> Página de internet de la Barra Mexicana de Abogados [www.bma.org.mx](http://www.bma.org.mx)

<sup>9</sup> Idem.



enfocarme a algunos ordenamientos que causaron alto impacto en el tema objeto de nuestro estudio:

**a) Lex Nautico Foenus:** Relativa al interés marítimo donde se permitía que se cobrara un interés mayor al de los demás préstamos, ya que se consideraba que el riesgo del capital de los prestamistas, valga la cacofonía recaída en una transacción marítima debía cobrarse un mayor interés, a esto se le denominaba y se le sigue llamando préstamo a la gruesa aventura y el Código de Comercio Español aún lo sigue contemplando en la actualidad.

**b) Código Teodesiano:** Surge en el año 436 d.C. por medio del emperador Teodosio II aquél que prohibiera la práctica de los Juegos Olímpicos por considerarlos paganos y que no volvieran a ver la luz hasta que el barón Pierre de Coubertain por medio de su iniciativa surgieron las primeras Olimpiadas de la Época Moderna en 1896, celebradas en Atenas, Grecia. Dicho Código fue una compilación de todas las disposiciones anteriores al mismo y llegó a inspirar al Código Justiniano (primera parte del *Corpus Iuris Civile*) y podemos mencionar algunas cosas interesantes en lo que a tráfico marítimo se refiere como:

- La prohibición de conducir mercancías hacia los pueblos bárbaros.
- El señalamiento del comportamiento a seguir de los armadores una vez salidos del puerto iniciando así la obligación del transportista del buen estado y destino de las mercancías.
- La obligación de los barcos armados o militares que recorrieran los ríos divisorios del territorio romano, ejerciendo así una función de vigilancia para el buen desempeño del tráfico marítimo.
- Protección al capitán estableciendo a su favor privilegios y medidas a tomar para evitar que se cometieran en su contra actos fraudulentos en el transporte de mercancías, como lo es que los bienes de la tripulación quedaban gravados con las mismas obligaciones que tenían impuestas cuando pertenecían a marinos cuando fuesen transmitidos a terceros, ya fuera por donación, venta, etcétera.
- La obligación de los buques de transportar los géneros del Estado por tratarse de un servicio público, a lo que se le conoció como "*Navindus non Excusandis*", así como regular los accidentes y desastres marítimos estipulando ciertas reglas a seguir por el capitán para que pueda resolver éstos casos y las obligaciones del propietario del buque en relación con los cargadores.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Idem.

- La obligación de los comerciantes de descargar sus mercancías en puertos que distaren de veinticinco kilómetros por lo menos de una población cercana y que ellas fueran conducidas por los sacarios, de lo contrario había una pena de confiscación de la quinta parte de dichas mercancías y a esto se le conocía como “*Sacariis Portus Roma*”.

**c) *Edictum Perpetum*:** El emperador Adriano quitó a los ediles (eran una especie de población urbana que conocía de controversias suscitadas en los mercados) y pretores (equivalentes a un juez actual) la facultad de publicar edictos donde establecían los procedimientos a seguir durante su encargo de administrar Justicia, dando al jurisconsulto Salvio Juliano el encargo de formar el *Edictum Perpetum* que consistía en la colección de todos los edictos pronunciados por los ediles y pretores anteriores a su gobierno y de hecho fue calificado como Derecho Perpetuo<sup>11</sup> por los emperadores Dioclesiano y Maximiliano, además de ser la base fundamental para la elaboración del Digesto.

**d) *El Digesto*:** En su Libro XIV está el Título de la llamada “*Excertitoria Actiones*”, la cual regulaba lo concerniente a los contratos marítimos en siete leyes publicadas, tres por Paulo, una por Cayo y las restantes por Africano (todos ellos jurisconsultos) cuyo contenido se desprende que el propietario del buque designado “*excertitor navis*” sea condenado por el pretor a cumplir todas las obligaciones contraídas por él, encargado la dirección del buque y que el conjunto (*magister navis*) tanto por lo que respecta al flete como a la compra-venta de mercancías.<sup>12</sup>

**e) *Código Justiniano*:** Fue parte integrante del *Corpus Iuris Civile* y se publicó en el año 529 d.C. por el emperador Justiniano el cual tiene compilaciones de varias leyes de las cuales pueden observarse cuestiones interesantes como son las siguientes:

- Se compiló una ley promulgada por Dioclesiano la cual dispone la obligación del capitán de la nave (contraídas directamente por él), obligarían al propietario del buque en los mismos términos que la “*actio institoria*” estableciendo así una responsabilidad solidaria que antes no se contemplaba.
- En su Título XXXIII se refiere al préstamo entre navieros, estableciendo igualmente como en los ordenamientos anteriores un interés mayor por constituir la navegación una actividad riesgosa en lo que a especulación del capital se refiere.<sup>13</sup>

---

<sup>11</sup> Morineau Iduarte, Marta (y otro). “*Derecho Romano*”. Ed. Oxford. México, D.F. 1999. ed. 4ª. p. 18.

<sup>12</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. p. 6.

<sup>13</sup> Idem. p. 8.

- Su Libro II se refiere a los derechos, obligaciones, privilegios, delitos y penas de los miembros del *Colegio de Navicularios* que se formaba por propietarios de buques dedicados a la transportación marítima de mercancías de los particulares, donde el Estado los obligaba a llevar gratis a la capital o lugares donde hubiese una guarnición romana contingentes de trigo, aceite, cebada, vino o dinero de los administradores provinciales; además en tratándose de transporte de material para el Estado los marinos celebrarían un contrato con el Fisco por el cual se comprometían a llevar éstos bienes a determinados lugares, estableciendo dicho Fisco una garantía prendaria sobre ellos además de que si el barco tiene prohibido cargar mercaderías o material de los particulares, además de sancionar al patrón del buque con las penas correspondientes deberá indemnizar al Estado si hay naufragio por exceso de dicho cargamento. Cabe señalar que ésta obligación se extendía a pequeñas embarcaciones por medio de la “*Lex Nautis Tiberiis*” para transportar a Roma el trigo proveniente de Egipto.

Como podemos ver en ésta etapa de la Historia de la Humanidad se asentaron bases muy importantes por lo que al Derecho Marítimo se refiere y que han sido heredadas a las demás regulaciones internas de cada Estado y no se diga a nivel internacional pues recordemos que la mar es un espacio común a la Humanidad.

## 2.5.- La Edad Media.

Con la caída del Imperio Romano de Occidente en el año 476 a.C. y el establecimiento de las tribus bárbaras en la cuenca del Mediterráneo, el *Corpus Iuris Civile* pierde su vigencia siendo sustituido por un Derecho Local Consuetudinario.

Durante ésta fascinante etapa de la Historia donde nos viene a la mente los castillos, los caballeros, los reyes e incluso criaturas fantásticas de la mitología europea como los duendes, ogros, gnomos, orcos, brujas, gigantes, dragones, en fin; el tráfico marítimo se intensificó y fue fuente de riqueza y grandeza de grandes ciudades sobre todo en lo que hoy conocemos como Italia, como Florencia cuna de la Banca moderna y además durante las Cruzadas dicho tráfico se extendió hacia el Oriente y ante la necesidad de dirimir las cuestiones que se suscitaban entre los comerciantes marítimos, fueron apareciendo magistrados a los que se dio el nombre romano de cónsules.<sup>14</sup>

De igual manera para no extendernos tanto con éste capítulo de antecedentes histórico-jurídicos, sólo quiero hacer referencia a los ordenamientos más relevantes durante el Medievo.

**a) Los assies de Jerusalén:** Fue uno de los primeros ordenamientos netamente consuetudinario que regulaban la navegación y el comercio marítimo, su aplicación estaba a cargo de los cónsules.

---

<sup>14</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. p. 11.

**b) Las Tablas de Almagro:** Almagro fue una pequeña República italiana que dominó el comercio con Oriente a partir del siglo X y justo aquí se estableció un Tribunal Marítimo y en el año 1135 se compilaron sus sentencias en una colección que se denominó precisamente así las Tablas de Almagro o Tablas Almagranas, cuyo contenido fue aplicado en toda la cuenca del Mediterráneo.<sup>15</sup>

**c) Los Roles de Olerón:** Éstos ordenamientos nacieron en la isla francesa de la costa atlántica cerca de Burdeos en el siglo XIII y fue una compilación de sentencias que contienen en cuarenta y siete artículos, una amplia compilación de los usos y costumbres marítimas que se observaban en los puertos franceses de la costa del Océano Atlántico no tanto así con las costas del Mar Mediterráneo.

La calidad de su contenido le dio gran prestigio como en su momento a la *Lex Rhodia de lactu* y fueron aplicadas en Inglaterra, España y en los puertos del Mar del Norte y del Báltico.

**d) Leyes de Wisby:** Éstas leyes se denominaron así por surgir en la ciudad inglesa de Wisby, alcanzaron toda Europa septentrional y era aplicado de forma común y fué una gran influencia para el Derecho Marítimo de los países nórdicos y como dato interesante sentó las bases de la Liga Hanseática, una especie de Unión Europea en pleno Medievo.

Dicha Liga debe su nombre a que se originó en la Hansa Teutónica (*Düdesche Hanse*), siendo una federación comercial y defensiva de ciudades del Norte de Alemania y de comunidades de comerciantes alemanes en el Mar Báltico, los Países Bajos, Suecia, Polonia y Rusia.

Entre las ciudades hanseáticas había ciudades portuarias de las regiones costeras así como ciudades situadas a lo largo de importantes ríos del interior y a través del libre comercio y de una burguesía empresarial, muchas de éstas ciudades lograron un alto nivel de prosperidad y a la fecha siguen mostrando al mundo invaluables características culturales y arquitectónicas.

**e) El Libro Negro del Almirantazgo:** Es la más notable compilación de leyes marítimas inglesas, influenciado mucho por los Roles de Olerón, data de finales del siglo XIV. Su importancia radica en que se estableció el Tribunal Superior del Almirantazgo, fué una de normas y leyes para regular el tráfico marítimo en territorio inglés y se divide en cuatro volúmenes.

**f) El Consulado del Mar:** Fue de gran relevancia para los comerciantes y marinos de la época y también para los cónsules y jueces que administraban el Derecho en los principales puertos y ésta colección no intentaba sentar normas de aplicación universal ya que se limitaba a reunir en un volumen los principios

---

<sup>15</sup> Ídem.

existentes entonces, tuvo aplicación en todo el Mar Mediterráneo dada la influencia de los comerciantes italianos.

El Consulado del Mar fue un conjunto de estatutos locales, usos y costumbres del Mediterráneo, escrito en catalán pues nació en Barcelona pero traducido al latín para su aplicación internacional.<sup>16</sup>

Diversos factores influyeron para la caída de Constantinopla que marcó el fin de la Edad Media mal llamado oscurantismo pues como pudimos ver no sólo hubo una riqueza en la regulación de las actividades marítimas, sino que como mero brevariario cultural quiero mencionar que aquí se sentaron bases trascendentes para la Medicina y la Química a través de la alquimia, para la Astronomía a través de la astrología y cartomancia que dicho sea de paso aún existe, la Arquitectura, la Filosofía y las Ciencias Religiosas, por ejemplo.

## 2.6.- Época Moderna.

Éste periodo de la Historia se divide entre los siglos XV y XVIII, tomando como referencia la caída de Constantinopla en el año 1453 o con el mal llamado descubrimiento de América en el año de 1492, los historiadores no logran ponerse de acuerdo con ello y concluye con la Revolución Francesa. En ésta etapa se destacan los valores de la modernidad como el progreso, la comunicación, la razón y el estudio del Humanismo.

Aquí hubo muchísimo desarrollo por lo que al Derecho Marítimo se refiere, en parte por el encuentro de dos mundos, el Continente Euroasiático Africano y América que hasta antes de ésta era fue desconocido por los comerciantes y burgueses europeos y los comerciantes de los países árabes y del Imperio Otomano.

¿Cuáles son los ordenamientos más importantes en ésta época y cuáles son sus características? Podemos citar uno de suma relevancia, *Le Guidón de la Mer*, mismo que apareció en Ruan, Francia en el siglo XVII y consistió en una compilación (denominado Consulado) de Principios Generales del Derecho aplicables al Derecho Marítimo así como los usos y costumbres de la Antigüedad hasta ésta época que tenían qué ver con el tráfico marítimo y lo innovador es que tiene una regulación pionera por lo que al seguro marítimo se refiere, siendo la base para las ordenanzas francesas expedidas por “El Rey Sol” Luis XIV quien acuñó una frase que merece la pena citarla aquí: “*El comercio por mar es uno de los medios más poderosos para aportar la abundancia durante la paz y hacer en la guerra formidable la fuerza de un Estado*” y la realidad actual nos muestra que no estaba equivocado.

*Le Guidón de la Mer* tiene una característica importante que no sucedió con otras regulaciones marítimas ya que tuvo una característica netamente privada, esto es, no fue sancionada ni impuesta por autoridad alguna pero esto no fue obstáculo

---

<sup>16</sup> Olvera de Luna, Omar. Op Cit. p. 21.

para que su importancia y calidad en contenido ser viera mermada pues tiene disposiciones muy interesantes, de las cuales podemos mencionar las siguientes:

- El patrón era responsable de la mercancía desde el momento en que era embarcada.
- El cargador tenía derecho a viajar con sus mercancías, las cuales a veces eran transportadas por ellos mismos, efectuando personalmente las ventas de sus productos en los puertos de destino, razón por la cual no se necesitaba hasta ese entonces de un documento representativo del cargamento a bordo, que hoy es el conocimiento de embarque, conocido comúnmente en el medio como “B/L” del anglicismo “*bill of lading*”.
- Debido al crecimiento del comercio y consecuentemente del transporte, ya no fue sencillo el acompañar sus mercancías y así surgieron documentos precedentes al conocimiento de embarque, como el denominado “*cartolario*”.<sup>17</sup> En el mismo constaba por escrito la recepción de las mercancías a bordo, su calidad y cantidad, así como las condiciones e instrucciones de los comerciantes al capitán.
- Se estipulaban indemnizaciones por mercancías dañadas y como consecuencia de ello, se le obligaba al patrón a tener a bordo dos gatos para proteger las mercancías de daños ocasionados por roedores en el interior del buque.<sup>18</sup>
- El patrón era responsable de la vida y seguridad de la tripulación y de los pasajeros a los que se les llamaba peregrinos para los casos de transporte mixto (carga y personas), desde el momento en que ellos abordaban y el capitán estaba obligado a defender la nave contra ataques de piratas, corsarios o bucaneros.

Para concluir con éste Subcapítulo solamente quiero hacer una distinción entre los conceptos “pirata”, “corsario” y “bucanero”:

**a) Pirata:** Persona que navega sin licencia y se dedica a asaltar los barcos en alta mar o a robar en las costas. Uno de los más famosos fue Edward Teach, mejor conocido como “Barbanegra” por su enorme barba de color negro que le llegaba a poco más arriba de la cintura.

**b) Corsario:** Persona que estaba preparada para que sus tripulantes se dedicaran a asaltar y destruir las naves piratas y enemigas, con la autorización del Estado a través de un documento denominado patente de corso y uno de los corsarios más famosos es Francis Drake, quien comenzó como pirata y posteriormente con autorización de la reina Elizabeth I “La Reina Virgen” se dedicó a asaltar buques

---

<sup>17</sup> Página de internet de la Universidad del Caribe (Venezuela): [www.ume.edu.ve](http://www.ume.edu.ve)

<sup>18</sup> Solís Guillén, Eduardo. Op. Cit. p. 127.

(principalmente galeones españoles) con lo cual se ayudó mucho a incentivar la economía inglesa que estaba bastante deteriorada, de hecho era uno de los países más pobres en esa época (siglo XVI), es por eso que empezaron a principios del siglo XVII la emigración hacia el Continente Americano, denominado “El Nuevo Mundo” o “La Tierra de las Oportunidades”.

**c) Bucanero:** Ésta palabra procede del galicismo “*boucanier*” que a su vez proviene de “*boucan*” que en francés significa “jadeo o alboroto”<sup>19</sup> y hacía referencia a los piratas que solían atacar las embarcaciones españolas que navegaban desde sus Colonias en América hasta la Metrópoli durante los siglos XVI y XVII, con la diferencia de que eran principalmente franceses y holandeses, solamente que a éstos últimos se les comenzó a llamar filibusteros.

Los bucaneros se caracterizaron por alimentarse de carne de res y de cerdo asada en parrillas, además de vender esa carne ahumada a los comerciantes o navegantes y además por ocupar la parte Oeste de la isla La Española cuyo territorio actualmente lo comparten Haití y República Dominicana respectivamente.

## 2.7.- El Derecho Español y su influencia en sus Colonias.

La mar ha influido tanto en la Historia de la Humanidad ya nada más por el simple hecho de que ahí se originó la vida pero si hubo algo que le dio un giro total fue el mal llamado Descubrimiento de América y esto lo digo por dos razones principales: Primero América no se descubrió, el Continente ya existía en el planeta Tierra, que hasta 1492 no hubiese existido una comunicación tan frecuente con el resto del mundo es otra cosa y la segunda porque antes de los españoles llegaron de otros lares del planeta como los vikingos a Norteamérica incluyendo por supuesto México, donde se cree que uno de ellos que se perdió era considerado Quetzalcóatl, aquella deidad que juró regresar para reclamar lo que era suyo, otros fueron los polinesios a la Isla de Pascua perteneciente a Chile y también se habla de que los chinos llegaron mucho antes que España.

Ahora cabe la pregunta ¿porqué España se interesó en la propuesta de un marino genovés de aventurarse más allá del *Mare Tenebrosum*<sup>20</sup>, pudiendo poner en riesgo la economía de todo el reino? Que dicho sea de paso estaba al borde del colapso financiero pues apenas las provincias o reinos de lo que hoy conocemos como España se unieron en uno solo, culminando con la expulsión de los musulmanes de uno de sus últimos bastiones, Al-Ándalus o Granada, como le llamaron los españoles.

---

<sup>19</sup> Diccionario Español-Francés. *Français-Espagnol*. Ed. Océano. Barcelona, España. 2006.

<sup>20</sup> Nombre dado al Océano Atlántico, de hecho a Portugal se le denominaba “la orilla del mundo” pues se creía que desde el punto más alto en donde ya no se alcanzara a ver más allá de la mar, los barcos caerían al abismo, no sin antes toparse con tormentas terribles y serpientes marinas gigantes que muy probablemente destruirían las embarcaciones y se devorarían por completo a la tripulación.

Cristóforo Colombo nacido en Génova, Italia fue un marinero y explorador que estaba convencido de poder llevar a Europa las especias, seda, porcelana y demás mercancías de las cuales estaban interesados pero que no era nada sencillo importar hacia el denominado “Viejo Continente” pues sólo había dos caminos:

- Rodería la costa Oeste de África para poder llegar a la India y China, pero esto no podía ser posible pues era una ruta exclusiva de Portugal así que ni pensarlo.
- El otro era cruzar Turquía como puente de comunicación entre Europa y Asia pero esto tampoco era posible pues el poderoso e intimidante Imperio Otomano no iba a permitir que lo despojara del mercado del redituable negocio que implicaba la ruta de la seda.

Así las cosas él estaba convencido por estudios hechos en la Antigua Grecia de que la Tierra era redonda y que navegando más allá del denominado “*Mare Tenebrosum*” (también llamado “Mar de las Tinieblas”) se podía llegar sin problema a Asia.

Su propuesta fue rechazada por Pisa, Génova, Florencia y Venecia (Italia) y Portugal por considerarla sumamente peligrosa, riesgosa en cuanto a financiamiento pues no era nada barata tal expedición y además ellos se podría decir no tenían la necesidad de hacerlo pues las referidas ciudades italianas eran las más ricas y prósperas de Europa, cuna de la Banca moderna y por su parte Portugal tenía el monopolio de la ruta en sita así como el comercio entre Asia y Europa junto con el Imperio Otomano sólo que uno lo hacía vía marítima y el otro vía terrestre, hasta que llega con los Reyes Católicos, Isabel La Católica y Fernando de Aragón quienes no del todo convencidos aceptan su oferta y se arriesgan convenciendo a los ricos del reino y a la Iglesia que acaparaba grandes sumas de metales preciosos que equivalen hoy en día a miles de millones de dólares a financiar la expedición, siendo el 12 de Octubre de 1492 un día que marcaría la Historia Universal para siempre, pues a partir de ahí, ya la comunicación global era una realidad, dicho sea de paso que Cristóbal Colón, ya como lo llamaron y conocieron en España creyó que había llegado en su primer viaje a Japón y en el segundo a la India, sin saber que en realidad estaba en América la cual le dio a Europa y desde luego al resto del mundo mercancías hasta antes desconocidas como como maíz, papa o patata, cacao, tabaco, chile, zapallo, calabaza, jitomate, frijoles negros, aguacate y la vainilla, por citar algunos. Las riquezas que aportaba el denominado “Mejor de los Mundos” o “El Edén” como se le empezó a conocer a América despertó la curiosidad y codicia de los europeos y la emigración no se hizo esperar, pero obviamente todo ese tráfico de personas y de bienes tenía que estar regulado y para ello mencionaré que por supuesto España se influenció mucho del Derecho Romano y otras disposiciones ya estudiadas como los Roles de Olerón, El Consulado del Mar y *Le Guidón de la Mer*, de los cuales no redundaremos, sólo nos enfocaremos a los ordenamientos



posteriores a éstos que surgieron en razón de éste intercambio al que hacemos referencia.

**a) Ordenanzas de Sevilla:** Una vez que el puerto de Cádiz dejó de ser la supremacía comercial de España (aproximadamente en el año 1503) dicho honor pasó a Sevilla, residiendo ahí una organización de mercaderes y se construyó el puerto central que atendía el tráfico de Indias y del Mediterráneo dando lugar a la “Casa de Contratación de Sevilla” integrado por un presidente que debía ser un abogado de renombre y se le encomendaban funciones jurisdiccionales. Dicha Casa se encargaba de vigilar las licencias de importación, exportación y cuestiones migratorias otorgadas por tal organización.<sup>21</sup>

Dictaba sus ordenanzas con el objeto de reglamentar las relaciones de esa Casa internamente y con los puertos de América, fijando obligaciones a los comerciantes y las facultades de ella en relación a su competencia.

**b) Ordenanzas de Bilbao:** Fue una de las ordenanzas más importantes para España y sus Colonias pues se regula de una manera mejor lo relativo al seguro marítimo y por supuesto también tuvo su propia Casa de Contratación y para el año de 1774 formó parte de la “Recopilación de las Indias” editada en Madrid y a través de ésta compilación se habla sobre los fletes y sentaron las bases para el Derecho Marítimo Español y además para legislaciones posteriores en dicho reino y sus Colonias como tales y después como países independientes, aportando elementos como la competencia jurisdiccional de tribunales marítimos independientes de los mercantiles, competencias ejecutivas para una mejor gestión y control del puerto (antecedentes de la autoridad marítimo-portuaria) y también todo lo que tiene que ver con la educación universitaria relativa a las actividades marítimas, lo que hoy conocemos como Escuela Náutica.<sup>22</sup>

## 2.8.- México.

Durante la época colonial regulaban el comercio y el tráfico marítimo las Ordenanzas de Bilbao, por solicitud de los mercaderes a finales de la década de 1590, creando además el Consulado de México por medio de la Cédula Real de Felipe II tomando como legislación supletoria las Ordenanzas de Sevilla y de la Recopilación de Indias en todo lo que resultare omiso y al poco tiempo, formó sus propias ordenanzas que fueron las llamadas “Ordenanzas del Consulado de México, Universidad de Mercaderes de Nueva España”, mismas que fueron sancionadas por el propio Rey Felipe II en el año de 1604 y publicado por primera vez en 1636.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. p. 15.

<sup>22</sup> Página de internet de la Enciclopedia Jurídica OnLine de España: <https://espana.leyderecho.org/ordenanzas-de-bilbao/>

<sup>23</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. p. 17.

Ya para el año de 1795 el Rey Carlos III crea el Consulado de Veracruz, funcionando como Tribunal Mercantil dada la importancia de dicho puerto en el tráfico de España y Europa con América siendo el más importante del Continente en dicha época, encargado de resolver los conflictos suscitados entre comerciantes.

Una vez que inicia la lucha por la independencia de México, tenemos antecedentes de Derecho Marítimo para éste país del cual orgullosamente formamos parte, citando primeramente al Decreto Constitucional para la Libertad de la América Mexicana de 1814 en donde se crean tres Secretarías y entre ellas la Secretaría de Guerra, dependencia que no sólo albergó a la fuerza armada de tierra sino a la de mar y aire, asignándosele la responsabilidad específica que a la marina le correspondía, ejerciendo funciones de autoridad marítima<sup>24</sup>, siendo el primer antecedente que tenemos de éste concepto en nuestra Nación.

Una vez consumada la independencia, con el Presidente Guadalupe Victoria cuyo nombre real era José Miguel Fernández Félix se trató de organizar el Gobierno y con ello nació la Secretaría de Guerra y Marina, dándole prioridad a la organización (valga la cacofonía) de una marina armada para proteger su gobierno de posibles invasiones extranjeras, no olvidemos que muchas ex colonias hispanas resultaban un buen botín para las potencias europeas como Inglaterra o Francia y en el caso de México, Estados Unidos tenía interés en sus territorios del Norte que hoy forman parte de los Estados Sureños de la Unión Americana.

La primera fuerza naval con que contaron los insurgentes se encontraba en Veracruz y estuvo integrada por goletas españolas, algunas que habían sido capturadas y otras adquiridas a Estados Unidos lo cual constituyó los cimientos de la Marina de Guerra Mexicana, siendo sus primeras embarcaciones las fragatas “Iguala” (misma que izó por primera vez la Bandera de las Tres Garantías) y “Anáhuac”. Cabe recordar que antes del Gobierno Republicano de Guadalupe Victoria existió el Imperio Mexicano siendo encabezado por Agustín Cosme Damián de Iturbide y Arámburu (Agustín I) resaltando por lo que a Derecho Marítimo se refiere, la publicación del Reglamento Provisional Político del Imperio Mexicano y en su Capítulo Segundo, denominado “De los Ministros”, se crea el Ministerio de Guerra y Marina.

En el año de 1841 siendo presidente Antonio de Padua María Severino López de Santa Anna y Pérez de Lebrón con apoyo en las Bases Orgánicas de Tacubaya publicó el Decreto de Organización de la Junta de Fomento y Tribunal Mercantil que viene a ser el primer Código de Comercio que tuvo México pero omite completamente todo lo referente al tráfico marítimo.

En 1854 aparece otro Código de Comercio el cual regulaba tanto el tráfico terrestre como el marítimo, inspirado en los Códigos de España y Francia (sobre todo el

---

<sup>24</sup> Castañeda Rivas, María Leoba (y otros). “Derecho Marítimo. Entorno Jurídico Hoy”. Ed. Porrúa. México. 2013. p. 3.

denominado “Código Napoleón”, que fue el Código Civil de dicho país galo) dado a que la legislación anterior no fue suficiente para reglamentar los aspectos modernos que requería la actividad comercial, copiando así la idea francesa de codificar al Derecho Mercantil y notemos aquí un primer error, no se tiene presente aún la autonomía del Derecho Marítimo en nuestro país, tan es así que como lo estamos viendo se regula en el Código de Comercio en comento y lo mismo surgió con los homónimos de 1884 y 1890 (que es el actual), haciendo así necesario el implantar ciertas normas que los regularan para asegurar la convivencia pacífica de las relaciones comerciales, mostrando un interés más serio por parte de la autoridad mexicana de emitir dichas leyes mercantiles codificadas en éste cuerpo legal para definir claramente la relación entre comerciantes cuando se dan éstos actos de comercio, el cual es considerado igualmente todo contrato relacionado con el comercio marítimo y la navegación tanto interior como exterior de acuerdo al artículo 75, fracción XV de dicho ordenamiento.

Llega el sexenio del abogado Adolfo López Mateos quien gobernó México del 1º de Diciembre de 1958 al 30 de Noviembre de 1964 y bajo su mandato se lograron varias cosas muy importantes, entre ellas que nuestro país tuviese una de las legislaciones más avanzadas en su momento por lo que a Derecho Marítimo se refiere, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación en el año de 1963, dado que el Código de Comercio ya era bastante obsoleto para regular todo lo referente al tráfico marítimo por lo que se necesitaba de un ordenamiento más fresco y éste surge por iniciativa de dicho Presidente con apoyo de la Facultad de Derecho de la Universidad Nacional Autónoma de México encabezada por el Dr. Raúl Cervantes Ahumada quienes ayudaron a redactarla, teniendo así una legislación más completa y acorde a las necesidades del momento.

Dicha Ley regulaba lo siguiente:

- ¿Quién era la autoridad marítima? Recayendo en la Secretaría de Marina, a mi parecer otro error pues aquí hablamos de otra rama que es el Derecho Marítimo Militar, además de que las actividades marítimas no sólo se enfocan a cuestiones de guerra y soberanía, sino también a la investigación científica, el transporte de mercancías, de pasajeros, extracción de las riquezas de la plataforma continental, por mencionar algunos ejemplos.
- Establecimiento de la policía portuaria.
- Régimen y operación de los puertos.
- Accidentes marítimos.
- Naufragio.

- Cooperación entre autoridades de la Administración Pública Federal para el mejor despacho de los asuntos relacionados con el Derecho Marítimo.
- Matrícula, abanderamiento de las embarcaciones y su inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional, además de su organización interna, ya separando éstos actos jurídicos del Registro Público de la Propiedad y del Comercio.
- Construcción de los barcos así como los derechos reales recaídos a dichos bienes muebles.
- Privilegios marítimos.
- La fortuna de mar.
- La hipoteca marítima.
- La empresa marítima (hoy llamada empresa naviera).
- Abandono de los buques.
- Derechos y obligaciones del capitán, la tripulación y los pasajeros.
- Compra-ventas marítimas, antecedentes de la aplicación de los Términos Internacionales de Comercio (INCOTERMS) pero únicamente en lo que se refiere a los que tengan que ver con el traslado vía marítima de mercancías.
- Contratos de uso de los barcos, transporte marítimo de mercancías y de pasajeros.
- Seguro marítimo.
- El agente naviero.
- Averías gruesas.

Para el 04 de Enero de 1994 se publica en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Navegación la cual desgraciadamente dejó de contemplar aspectos muy importantes mismos que citamos enseguida:

- Cuestiones procesales, ya que sólo se limitaba a remitirnos a los Códigos de Comercio, Federal de Procedimientos Civiles y la Ley Federal de Procedimiento Contencioso Administrativo, no respetando de nueva cuenta la autonomía del Derecho Marítimo que sí se tenía con la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963.

- Por lo que se refiere al seguro marítimo nos remite a la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963 la cual sólo fue derogada mas no abrogada pues sus artículos 222 a 250 contemplaban la regulación jurídica del citado seguro.
- Ya no se contemplaron las reglas de operación de las compra-ventas de mercancías por vía marítima sino que nos remitimos directamente a los referidos INCOTERMS.
- No se actualiza la parte del seguro marítimo por lo que el seguro sobre fletes simple y llanamente no se encuentra regulado.

Pero no todo es negativo ya que se hace una diferencia entre el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento de buques, además de contemplar de forma correcta que éste último y el contrato de transporte marítimo de mercancías son completamente diferentes, con distintos sujetos de derecho, con otros derechos y obligaciones y además ya no se contempla la figura del fletamento-transporte lo cual es totalmente erróneo por las razones ya comentadas.

Otra cuestión que hay que mencionar es que la figura de la autoridad marítima recae en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y ya no en la de Marina, lo cual también es una equivocación pues no sólo las cuestiones administrativas tienen que ver en las actividades marítimas, por lo que lo correcto es que se tome en consideración las propuestas que han hecho el Dres. Raúl Cervantes Ahumada y Omar Olvera de Luna para que sea creada la Secretaría del Mar, éste último abogado indica además que el actual Presidente, el Lic. Andrés Manuel López Obrador, amén de la austeridad que busca en su Gobierno, no olvide la importancia de la mar en México y del potencial que tenemos en dicho espacio marino, que como ya lo vimos, supera por mucho en cuanto a extensión a la porción terrestre de nuestro país y por ello es necesaria la creación de la Secretaría del Mar muy diferente a la Secretaría de Marina Armada de México y la necesidad de tener Tribunales Marítimos y sobre éste aspecto quiero detenerme un momento para indicarles que lamentablemente y para sorpresa de muchos, sobre todo nosotros los abogados maritimistas que desde el año 2010 se encuentre literal congelada una propuesta de reforma a la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación para la creación de JUECES DE DISTRITO EN MATERIA MARÍTIMA y para muestra de lo que digo, me permito transcribir la propuesta que se hace y proporcionar la fuente de donde obtuve ésta información para que la puedan revisar a detalle, por supuesto es en la página de internet de la Cámara de Senadores:

**“ÚNICO.- Se adiciona un artículo 55 Bis a la Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación, para quedar como sigue:**

***55 Bis. Los jueces de distrito en materia marítima conocerán:***

***I. De todas las controversias que versen sobre derecho marítimo, y***

***II. De los juicios de amparo que se promuevan contra leyes y demás disposiciones de observancia general en materia marítima, en términos de la Ley de Amparo.***

### **TRANSITORIOS**

***PRIMERO.-*** *El presente decreto entrará en vigor al día siguiente de su publicación.*

***SEGUNDO.-*** *La creación de los tribunales marítimos se arreglará (sic) al presupuesto y marco legal del Poder Judicial Federal.*

***Salón de Sesiones de la Cámara de Senadores, a 25 de Noviembre de 2010.***

***Atentamente.***

***Sen. Sebastián Calderón Centeno.***<sup>25</sup> (Énfasis añadido).

Esperemos tales iniciativas se tomen en cuenta pues no tenemos ni Tribunales Marítimos ni nada que se le parezca para una mayor Certeza Jurídica para los sujetos que intervienen en el Derecho Marítimo y hablo de los dos sectores, tanto el público como el privado.

Finalmente el 1º de Junio de 2006, se publica en el referido Órgano Oficial de la Federación la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que es la vigente, la cual por mucho supera a su antecesora y en su momento satisfizo necesidades de la actividad marítima nacional, sin embargo al día de hoy ya es necesario que se reforme pues como sucede con cualquier rama del Derecho, la realidad fáctica siempre va a superar a la Ley y es cuando al surgir ya las consecuencias jurídicas, la misma debe de cumplirse, procurando o exigiendo ya de ser necesario esto pero ¿qué pasa cuando hay lagunas legales? Ahí es cuando surgen los problemas como las observaciones que ha hecho la Cámara Mexicana de la Industria del Transporte Marítimo (CAMEINTRAM) como:

- Ponerle fin a la simulación de arrendamiento de barcos, pues como sabemos, la navegación de cabotaje está destinada exclusivamente a los mexicanos, pero no olvidemos que al principio mencionamos que lamentablemente carecemos de una flota mercante que pueda satisfacer esa necesidad y además dar cumplimiento a lo que señala la Ley y es el caso que nos ocupa que dicha Cámara exige la reforma al artículo 11 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos pues considera que existe

---

<sup>25</sup> Página de internet de la Cámara de Senadores: <http://www.senado.gob.mx/64/buscador/>

simulación del contrato de arrendamiento financiero lo cual se traduce en abanderamientos de embarcaciones extranjeras que por supuesto le van a restar trabajo a las nacionales que luchan por abrirse paso en el mercado nacional y con mucho esfuerzo.<sup>26</sup>

- En razón de lo anterior, se solicita la modificación de nuestro Derecho Positivo para que el abanderamiento de buques y artefactos navales no se otorgue por contratos de arrendamiento simulados sino por posesión o líneas de crédito adquiridas por la Banca, con lo cual se busca la reactivación del transporte marítimo el cual según datos de la referida Cámara, dejó una derrama de 15 mil millones de pesos, que equivalen al 1% del Producto Interno Bruto (PIB) del país.

Otra cuestión que debería de regularse es la entrega de los contenedores por parte de la autoridad aduanera a los importadores o exportadores que sufren de un embargo precautorio de sus mercancías a través de un Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera (PAMA) ya que en la Ley Aduanera no se contempla el pago por la renta de los mismos a las empresas navieras, lo cual representa un enorme gasto por demás oneroso en donde a veces se prefiere dejar perder la mercancía y negociar con las referidas empresas para pagar la mitad del total de los pagos generados por el arrendamiento de los mismos, ya que estaremos de acuerdo que a final de cuentas lo que le interesa a la Aduana es la revisión de las mercaderías ¿cierto? Llevaría lógica retener y/o embargar el contenedor o incluso que la Fiscalía General de la República lo decomise cuando se tipifique algún delito como puede ser por ejemplo que dentro de sí se encuentre oculta algún psicotrópico o cualquier otro elemento que pueda afectar la salud de la población o mercancía no declarada y oculta lo cual a todas luces es contrabando y entonces ahí sí que el imputado previa comprobación de su culpabilidad se haga cargo de éstos gastos generados.

Ya para cerrar éste Capítulo solamente quiero terminar diciendo que no sólo la Legislación Interna componen al Derecho Marítimo Mexicano sino también los Tratados Internacionales y los usos y costumbres al ser Fuentes de ésta rama del Derecho y además porque la mar es un espacio común a la Humanidad, luego entonces ningún Estado puede legislar sobre ésta materia *per se*.

---

<sup>26</sup> Noticia titulada "CAMEINTRAM EXIGE FIN A SIMULACIÓN DE ARRENDAMIENTO DE BARCOS", obtenida de la página de internet <http://t21.com.mx/maritimo/2017/03/29/cameintram-exige-fin-simulacion-arrendamiento-barcos>

### **CAPÍTULO III.- DELIMITACIÓN DE LOS ESPACIOS MARINOS.**

La mar ha sido considerada a lo largo de la Historia estratégica para el desarrollo de las Naciones por medio del comercio principalmente y para expandir sus territorios e imperios y por ello hubo intentos de grandes potencias para aprovecharla máximo a través de la postura del “*Mare Clausum*” o “mar cerrado” que defendían España, Portugal e Inglaterra con la intención de tener un monopolio en el tráfico marítimo su máximo representante fue el jurisconsulto inglés John Selden en contraposición con la postura del “*Mare Liberum*” o “libertad de los mares” que pregonaba el jurisconsulto holandés Hugo Grocio en donde debía de existir una libertad de navegación pero limitada en lo que hoy como los espacios marítimos bajo la jurisdicción de un Estado y la Alta Mar que es común a toda la Humanidad.

Resumiendo para que quede más claro, Hugo Grocio decía que la navegación era un derecho al cual todas las Naciones debían de acceder y que no era exclusivo de las potencias de la época.<sup>27</sup>

Obviamente en toda actividad humana tiene que haber una regulación jurídica para evitar conflictos y se asiente un orden, es por ello que el Derecho Internacional de primera mano se dió a la tarea de delimitar los espacios marinos para dar paso a una rama independiente y autónoma que se encargaría de todo esto: El Derecho del Mar.

#### **3.1.- Consideraciones generales.**

Durante la Conferencia de la Sociedad de las Naciones en el año de 1930 se trató de evitar en lo posible los conflictos respecto del aprovechamiento de la mar para una adecuada delimitación de los espacios marinos pero no fue hasta la Primera Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar celebrada en Ginebra en 1958, la Comisión de Derecho Internacional de las Naciones Unidas previo encargo de la Asamblea General de dicho Organismo Internacional, donde se adoptaron cuatro Convenios sobre:

- a) Mar Territorial y Zona Contigua.
- b) Plataforma Continental.
- c) Alta Mar.
- d) Pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar.<sup>28</sup>

---

<sup>27</sup> Artículo titulado “Aguas internacionales: evolución de la legislación”. Escrito por Jorge R. Asín, obtenido de la página de internet <http://www.scielo.org.bo/pdf/rcc/n10/a13.pdf>

<sup>28</sup> Remiro Brotóns, Antonio (y otros). “Derecho Internacional”. Ed. Mc Graw Hill. Madrid, España. 1997. p. 588.



Desafortunadamente durante dicha Conferencia quedó pendiente algo muy importante por resolver, que fue la cuestión de la anchura del Mar Territorial y el establecimiento de una zona exclusiva de pesca, vino una Segunda Conferencia en 1960 para resolverlo sin éxito alguno.

Diversas cuestiones de trasfondo político, el nacimiento de nuevos Estados por el proceso de descolonización, factores económicos, el interés de las grandes potencias de que prevaleciera la Doctrina del "*Mare Clausum*" cuestión que por supuesto el resto de los países no estaban aceptando, principalmente los que se encontraban en vías de desarrollo para reivindicar sus derechos como Estado Ribereño (aquél que cuenta con un litoral y salida a la mar) complicaron aún más las cuestiones de delimitación de los espacios marinos, por lo que fue necesaria una revisión más a fondo del Derecho del Mar y no fue hasta que en el año de 1962 entró en vigor la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958) pero la misma no fue suficiente para satisfacer las necesidades que el Derecho del Mar demandaba, hasta que pasamos a la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982), misma que entró en vigor hasta el año de 1994 para tener una regulación más certera y completa en la delimitación de los espacios marinos y no sólo eso sino el aprovechamiento y uso pacífico de la Alta Mar y de la Zona Internacional de Fondos Marinos, así como el establecimiento del Tribunal Internacional del Derecho del Mar como lo veremos más adelante.

### **3.2.- Supuestos de delimitación.**

El Derecho del Mar actual y me refiero en concreto a la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) me hace referencia a los siguientes espacios marinos:

- a) Aguas interiores.
- b) Mar territorial.
- c) Zona contigua.
- d) Plataforma continental.
- e) Zona Económica Exclusiva.
- f) Aguas Archipelágicas.
- g) Alta Mar.
- h) Zona Internacional de Fondos Marinos.

Cabe señalar que los espacios "a)" al "f)" están sujetos a la Soberanía de uno o más Estados partiendo desde una línea de base la cual por supuesto explicaremos

en su momento, mientras que el resto es para beneficio común de la Humanidad, reiterando el uso y aprovechamiento pacífico de tales espacios.

Para que quede más claro me permito representar lo comentado con la siguiente imagen:

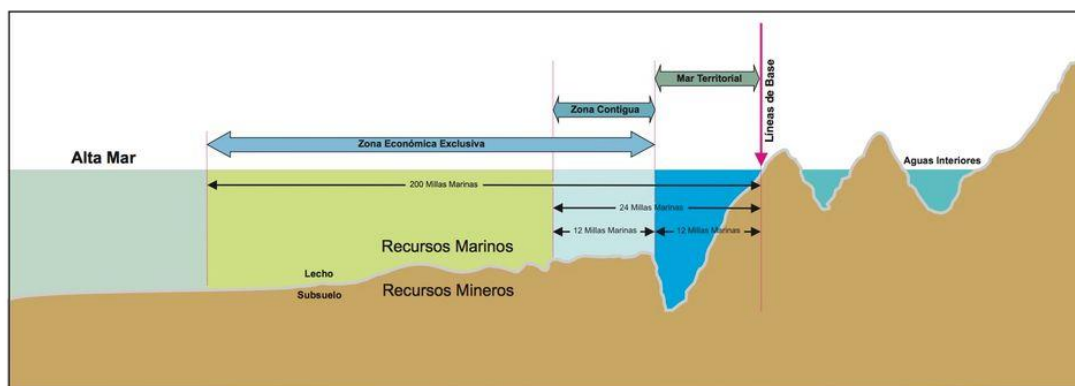


Fig. 1.1. Corte transversal indicando ubicación de los diferentes espacios marítimos.

### 3.2.1.- Delimitación respecto de un espacio marino bajo la Soberanía de uno o más Estados.

El abogado español Dr. Antonio Remiro Brotóns que además de ser una de las personalidades más respetadas en el Derecho Internacional y no se diga en el Derecho del Mar, nos indica que a la unidad física del medio marino, el Derecho responde con una pluralidad de espacios y regímenes, distinguiendo entre los espacios sometidos a la Soberanía y Jurisdicción del Estado Ribereño (Aguas Interiores, Mar territorial, Zona contigua, Plataforma continental, Zona Económica Exclusiva y Aguas Archipelágicas, para el caso de Estados Archipelágicos) y los que son ajenos a éste último, como lo son la Alta Mar y la Zona Internacional de Fondos Marinos y Oceánicos.

Continúa indicándonos que la caracterización jurídica de los distintos espacios marinos pone de relieve que su mensuración cuenta con un punto de referencia común, a saber las líneas de base<sup>29</sup> y para su trazado, el Estado Ribereño puede recurrir a dos métodos:

**a) El normal:** De la línea de bajamar<sup>30</sup> a lo largo de la costa.

**b) Líneas de base rectas:** Esto aplica en determinados supuestos y se estableció y es aceptado incluso por diversas Jurisprudencias de la Corte Internacional de

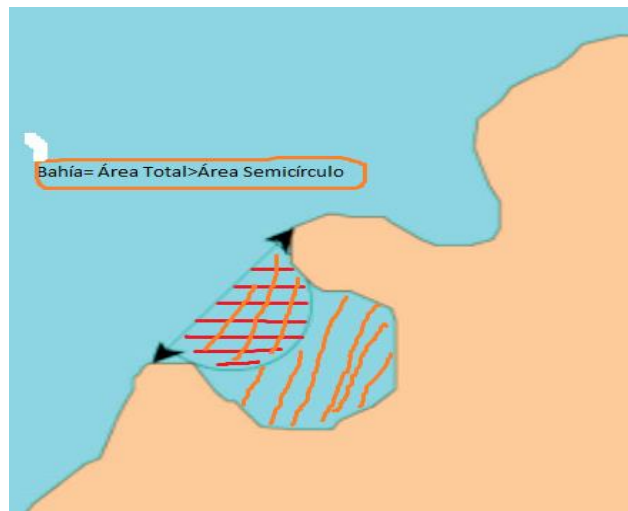
<sup>29</sup> ídem. p. 593.

<sup>30</sup> **Bajamar (portuario).**- El momento de más bajo nivel o de mayor descenso que sufren las aguas del océano en la marea vaciante. Nivel mínimo de una marea descendiente. Con fundamento en el numeral 4.81 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria.

Justicia para que el Estado Ribereño pueda salvar determinados accidentes de su litoral como lo son aberturas profundas o escotaduras o la presencia de islas en zonas próximas a la costa, que dificultan el trazado de líneas y también extender un poco más allá su facultad de imperio sobre la mar.<sup>31</sup>

Cabe indicar que el empleo de éste segundo método está condicionado al cumplimiento de los siguientes requisitos, de conformidad con los artículos 7.1 de la La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) y 4.1 de su homónima de Ginebra de 1958:

- Primeramente es preciso que éstas líneas se tracen en aquéllos lugares en los que la costa tenga profundas aberturas o escotaduras o en las que haya una franja de islas situada en su proximidad inmediata, como se muestra en la siguiente imagen:



- Es imprescindible que el trazado de líneas no se aparte de manera apreciable de la dirección general de la costa, con esto se pretende impedir la incorporación desproporcionada de zonas de mar que aún alejadas de la costa, quedarían sometidas al régimen de aguas interiores.
- Las zonas de mar situadas al lado de tierra han de estar vinculadas al dominio terrestre, es decir serán aguas interiores.
- Es necesario que los puntos de apoyo de éstas líneas emerjan siempre y si sólo lo hacen en situación de bajamar, que existan sobre ellos construcciones que se encuentren permanentemente sobre el nivel del agua o que dichos puntos de apoyo hayan sido objeto de un reconocimiento internacional, como sucede por ejemplo con la delimitación marítima e insular entre Ecuador con sus vecinos Colombia y Perú, donde la Corte Internacional de Justicia admitió que las líneas de base cuyos puntos de

<sup>31</sup> Remiro Brotóns, Antonio Op. Cit. p. 593.

apoyo no son terrestres, teniendo así líneas marítimas divisorias rectas, como se muestra en la siguiente imagen:



- Aunado al punto inmediato anterior, el método de líneas de base rectas no puede ser aplicado por un Estado de forma que aisle el Mar Territorial de otro Estado del Alta Mar o de una Zona Económica Exclusiva, como sucede por ejemplo con la frontera marítima existente entre Marruecos y España, en donde la línea de base trazada entre la Punta de Pescadores y el Cabo Baba, deja enclavado en las aguas interiores marroquíes al Peñón de Vélez de Soberanía española, como se muestra en la siguiente imagen:



En éste apartado que estamos tratando de la delimitación respecto de un espacio marino bajo la Soberanía de uno o más Estados, tenemos unos supuestos especiales que no podemos pasar desapercibidos:

**a) La Bahía:** Tanto la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958), como la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982), nos indican que es una escotadura bien determinada cuya penetración tierra adentro en relación

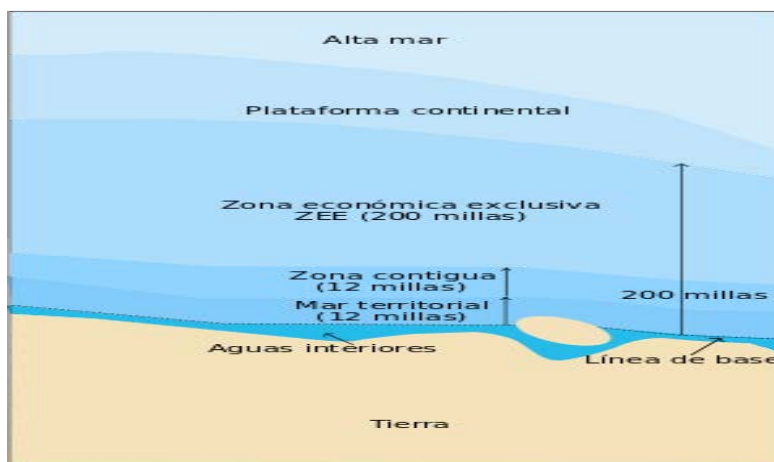
con la anchura de su boca es tal que contiene aguas cercadas por la costa y constituye algo más que una simple inflexión de ésta.

**b) Las desembocaduras de ríos:** Aquí el Estado Ribereño está facultado si el río desemboca directamente en la mar, para trazar una línea recta a través de la desembocadura entre los puntos de la línea de bajamar de sus orillas.

**c) Instalaciones portuarias:** En éste supuesto, todas las instalaciones de éste tipo y de carácter permanente que se integran en el sistema portuario, se consideran parte de la costa, por alejadas que estén, pudiendo ser utilizadas para el trazado de líneas rectas, con fundamento en los artículos 11 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) y 8 de la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958).

Ya para terminar con éste Subcapítulo solamente quiero resumir que la importancia de la delimitación de los espacios marinos ha resultado tal que con el transcurso de los siglos la mar ha tomado un interés relevante en los Estados y consecuentemente su intención de ejercer Soberanía en ella, puede ser pero de forma limitada para que no suceda lo que lamentablemente pasó en la llamada “Era de los Descubrimientos Geográficos” y aún a principios del siglo XX y a la par dándole oportunidad a que los Estados no ribereños o sin litoral para que puedan beneficiarse de la misma pues a final de cuentas la mar es un espacio beneficioso para toda la Humanidad y más adelante veremos ¿cómo es que un Estado en éstas condiciones puede obtener beneficios sin tener una salida directa a la mar?

Aunado a lo anterior, quiero ilustrar con la siguiente imagen ¿cómo se compone la delimitación de los espacios marinos? Para poder estudiarlos con una mejor comprensión y ver ¿hasta dónde llega la Soberanía de los Estados? En los mismos:



### 3.2.2.- Delimitación respecto de un espacio marino internacional.

De acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española la definición de Alta Mar es “la parte del mar que está a bastante distancia de la costa”<sup>32</sup>, luego entonces la lógica jurídica nos lleva a deducir que se encuentra fuera de la jurisdicción del Estado, por lo que su uso no es exclusivo de éste último y cualquiera tiene derecho a utilizar esa zona pero la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) sí es muy clara y tajante al mencionarnos que será con usos pacíficos, principalmente se tienen los siguientes derechos:

- Libertad de navegación.
- Libertad de sobrevuelo.
- Libertad de tender cables y tuberías submarinos.
- Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el derecho internacional.
- Libertad de pesca con sujeción a las condiciones establecidas en la sección 2 de la referida Convención.
- Libertad de investigación científica.

La Alta Mar también conocido en el lenguaje común como “aguas internacionales” comienzan a contarse desde que terminan las 200 millas náuticas, que es el área que abarca la Zona Económica Exclusiva de los países, aunque hay excepciones para los Estados que cuentan con una Plataforma Continental amplia como en el caso de México, donde dicha Zona puede ampliarse hasta las 350 millas náuticas, pero eso lo estudiaremos más adelante.

Ahora bien ¿porqué hago referencia a “milla náutica” y no simplemente a la palabra “milla” como unidad de medida en lo que a los espacios marinos se refiere? La respuesta es sencilla, con fundamento en el numeral 4.490 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria, la milla náutica es *“la unidad de distancia para la navegación en una esfera equivalente a un minuto de arco de grado de meridiano, igual a 1,852.3 metros o 6,080 pies”*,<sup>33</sup> cabe señalar que de la milla náutica se deriva también la medida de velocidad usada en el campo náutico que es el nudo, mismo que es una velocidad igual a una milla náutica por hora.

---

<sup>32</sup> Página de internet del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española: <https://dle.rae.es/?id=OLDn0QL>

<sup>33</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

Esta medida se adoptó por convenio para simplificar los cálculos de conversión entre ángulos y distancias. Su definición original se hizo en relación a las dimensiones de la Tierra, pues era la longitud de un arco de un minuto de un meridiano terrestre.<sup>34</sup>

Ésta delimitación se produce mecánicamente una vez que el Estado Ribereño normalmente mediante un acto unilateral, ejercer el derecho a establecer un espacio marino bajo su Soberanía o Jurisdicción y aquí lamentablemente no existe un órgano internacional competente para verificar la corrección de dicho Ribereño en la aplicación de normas que sustenten sus derechos, ya en el dado caso de que exista alguna controversia que no pueda resolverse mediante un acuerdo entre los Estados, se irán a litigio ante el Tribunal Internacional del Derecho del Mar.

### **3.3.- La Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958).**

En 1956 la ONU convocó a la I Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar en Ginebra, Suiza para poder establecer las bases que regularían la delimitación de los espacios marinos, condiciones de pesca y el uso pacífico de la mar, así que la Comisión de Derecho Internacional elaboró cuatro proyectos para ello:

- La Convención sobre Mar Territorial y Zona Contigua (conocida como la Convención de Ginebra de 1958), que entró en vigor el 10 de septiembre de 1964.
- La Convención sobre Alta Mar, que entró en vigor el 30 de septiembre de 1962.
- La Convención sobre Plataforma Continental, que entró en vigor el 10 de junio de 1964.
- La Convención sobre Pesca y Conservación de los Recursos Vivos de la Alta Mar, que entró en vigor el 20 de marzo de 1966.

Todo esto en su momento, fueron considerados un éxito histórico y lograron entrar en vigencia, pero su aplicación fue bastante reducida, por el limitado número de Estados Partes ya que muchos de ellos querían imponer la Doctrina del "*Mare Clausum*" y a consecuencia de ello en 1960 se convocó a la II Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, la cual como ya vimos no tuvo el éxito esperado pues no produjo ningún acuerdo internacional, pues ninguna de las proposiciones relativas a la anchura del mar territorial alcanzó el quorum necesario de dos tercios y es así como en 1967, la Asamblea General de Naciones Unidas

---

<sup>34</sup> Página de internet de Los Diccionarios y Enciclopedias del Académico": <http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/809819>

crea el Comité para la Utilización con Fines Pacíficos de los Fondos Marinos y Oceánicos más allá de los Límites de la Jurisdicción Nacional (o Comité de Fondos Marinos), que se transformaría más tarde en el Comité de las Naciones Unidas que prepararía la III Conferencia sobre el Derecho del Mar y con ello se convocó a la III Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que se realizaría desde diciembre de 1973 hasta 1982, la cual se dividió en once sesiones, llevándose a cabo la primera en Caracas, Venezuela y la última en Montego Bay, Jamaica, en el cual se aprobó la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar por 130 votos a favor, 4 en contra y 17 abstenciones, el 30 de Abril de 1982, de la cual hablaremos en el Subcapítulo siguiente.

### **3.4.- La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982).**

Es el Tratado Internacional que establece las bases y Principios Generales aplicables al Derecho del Mar, estableciendo cuestiones innovadoras que no se contemplaban en su predecesora (la Convención de Ginebra de 1958) como:

- La extensión de la Zona Económica Exclusiva a 200 millas náuticas y no de 12 como lo deseaban las grandes potencias, cabe señalar que éste Principio tuvo como base diversas declaraciones de Jefes de Estado de América Latina para proteger la Soberanía de sus mares ante las referidas potencias.
- Régimen jurídico del mar territorial, el espacio aéreo situado sobre dicha extensión y de su lecho y subsuelo.
- Anchura del mar territorial y su límite exterior.
- Protección a los arrecifes.
- Aguas interiores.
- Desembocadura de los ríos.
- Bahías.
- Puertos.
- Radas.
- Elevaciones en bajamar.
- Delimitación del mar territorial entre Estados con costas adyacentes o situadas frente a frente.



- Disposiciones jurídicas aplicables a todos los buques.
- Derechos de paso inocente y paso en tránsito.
- Estados archipelágicos.
- Uso pacífico de la Alta Mar y de los Fondos Marinos.
- Tendido de cableado submarino.
- Protección del medio marino y la biodiversidad.
- La ampliación de la Zona Económica Exclusiva más allá de las 200 millas para los Estados Ribereños con una Plataforma Continental amplia.
- Salida a la mar de los Estados sin litoral para aprovechar sus beneficios.
- Investigación científica marina.
- Derechos de Soberanía y Jurisdicción en la Zona Económica Exclusiva para establecer islas artificiales, instalaciones y estructuras y proteger y preservar el medio marino.
- Derechos de todos los países sobre los espacios marinos.
- Regular y autorizar perforaciones en la Plataforma Continental.
- Libertades de navegación, investigación, de pesca, de construcción de islas artificiales.
- Se establece que en la Alta Mar el orden jurídico aplicable será el del pabellón del buque, no olvidemos que ésta zona es un espacio común a la Humanidad.

Dicha Convención se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 1º de Junio de 1983 pero entró en vigor hasta el año de 1994, así que para proteger sus espacios marinos, de manera muy inteligente el Estado Mexicano discute, promulga y publica en el referido Órgano Oficial de Difusión la Ley Federal del Mar 08 de Enero de 1986, si bien es cierto ésta última tiene grandes similitudes con el referido Tratado Internacional no significa que haya sido una mera intención de copiar su contenido y convertirla en Ley Federal sino que (reitero) se hizo con la intención de tener el marco jurídico apropiado para proteger nuestra extensión marítima dada la *vacatio legis* tan extensa que tuvo la citada Convención de conformidad con su artículo 308, primer párrafo el cual a la letra dice:

**“ARTÍCULO 308.  
ENTRADA EN VIGOR.**

Ésta Convención entrará en vigor 12 meses después de la fecha en que haya sido depositado el **SEXAGÉSIMO** instrumento de ratificación o de adhesión.<sup>35</sup> (Énfasis añadido).

Y éste requisito se cumplió hasta el 16 de Noviembre de 1994 a pesar de que la fecha para su firma estuvo abierta desde el 10 de Diciembre de 1982 y es importante señalar que **NO** todos los países son Parte de ésta Convención como Estados Unidos o la Unión Europea por ejemplo ya que no les conviene que los demás Estados tengan una extensión marítima tan amplia (200 millas náuticas), México por supuesto fue firmante y ratificó éste Tratado Internacional, ahora bien de los países que son miembros de la ONU pero no lo firmaron tenemos a Eritrea, Israel, Perú, Siria, Turquía, Estados Unidos, Venezuela, Andorra, Kazajistán, Kirguistán, San Marino, Sudán del Sur, Tayikistán, Turkmenistán, Uzbekistán (éstos últimos ocho son Estados sin litoral), de los Estados observadores de las Naciones Unidas, Ciudad del Vaticano y el Estado de Palestina no han firmado la Convención en comento.

Así mismo los Estados miembros de la ONU que ya la han firmado pero no la han ratificado, tenemos a Camboya, Colombia, Corea del Norte, El Salvador, Irán, Libia, Emiratos Árabes Unidos, Afganistán, Bután, Burundi, República Centroafricana, Etiopía, Liechtenstein, Ruanda (éstos últimos siete son Estados sin litoral).

En conclusión, es un instrumento muy extenso, complejo y abierto a la regulación de los múltiples aspectos jurídicos que plantea un espacio integral como es la mar.<sup>36</sup>

### **3.5.- Las aguas interiores.**

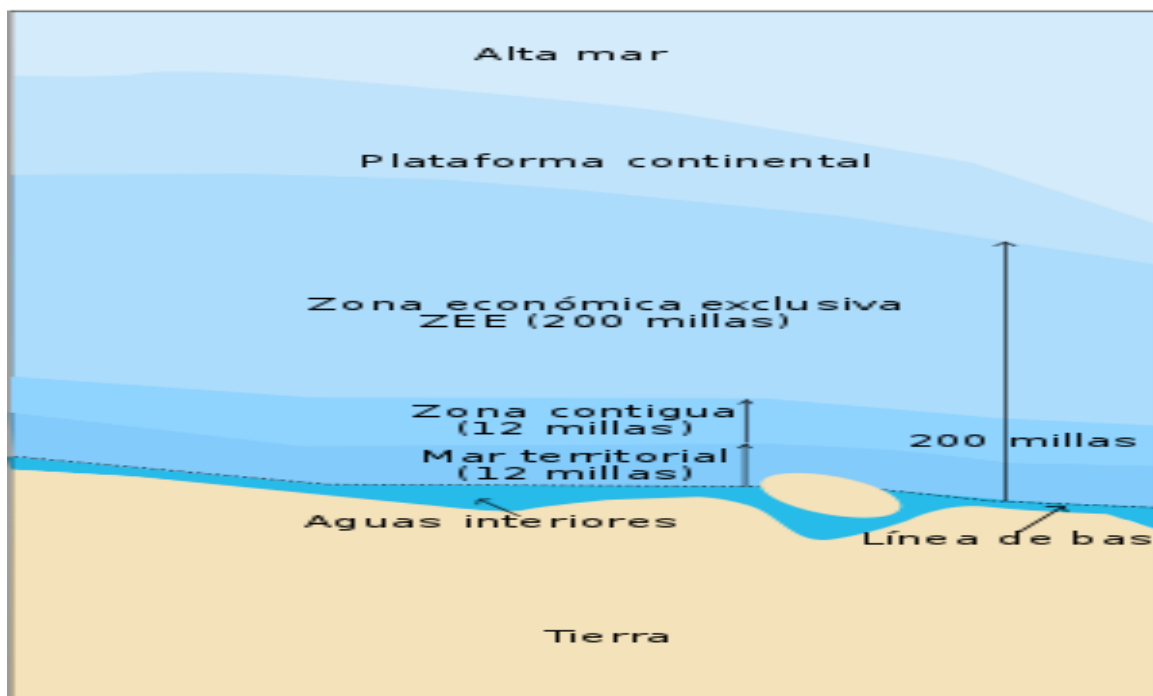
Son las situadas en el interior de las líneas de base del Mar Territorial y su extensión excluye otras aguas ubicadas detrás de las líneas de base a las que podemos denominar terrestres, como los ríos, lagos, lagunas o canales ya que éstas sí serán aguas interiores pero de carácter continental, no meramente marítimo. Por supuesto el Estado ejerce Soberanía y Jurisdicción en éste espacio la cual es exclusiva, es decir los buques con pabellón y matrícula extranjera tienen prohibida la entrada a éstas aguas interiores, salvo que la Legislación Positiva de algún(os) Estado(s) en particular disponga lo contrario.

---

<sup>35</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

<sup>36</sup> Remiro Brotóns, Antonio Op. Cit. p. 589.

Aquí el límite exterior coincide con el interior del Mar Territorial y el límite interior coincide con tierra firme, es decir, desde el litoral costero o donde llega la acción de las mareas, como se ilustra con la siguiente imagen:

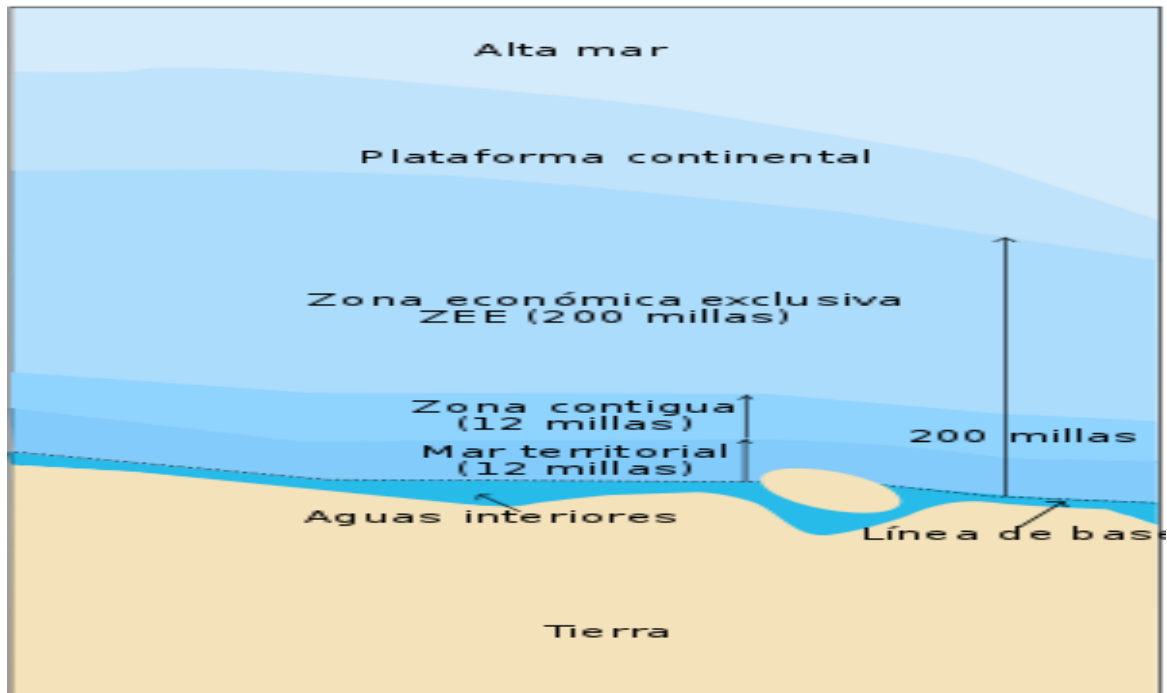


La navegación en ellas se caracteriza por el paso hacia o desde los puertos del Estado Ribereño, salvo situaciones de peligro grave, arribada forzosa o fuerza mayor, los Estados deciden qué puertos y bajo qué condiciones y circunstancias quedan abiertos al tráfico internacional.

Durante la navegación y estancia en aguas interiores, el buque se sujetará a la Legislación Positiva del Estado Ribereño en los términos que éste determine, por lo que tratándose de delitos cometidos a bordo, las autoridades de dicho Estado no suelen intervenir a menos que el capitán del buque así lo solicite o se trate de actos que puedan alterar el orden público o afectar la seguridad nacional.

### 3.6.- El Mar Territorial.

Ésta franja abarca no sólo la superficie marina sino también su subsuelo y tiene una anchura máxima de 12 millas náuticas, tal y como lo ilustramos con la siguiente imagen y su fundamento legal lo encontramos en el artículo 3 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982):



A su vez el artículo 2 de esa misma Convención me indica que el régimen jurídico del Mar Territorial comprende, del espacio aéreo situado sobre dicho Mar Territorial y de su lecho y subsuelo, la Soberanía del Estado Ribereño se extiende más allá de su territorio y de sus aguas interiores y en el caso del Estado Archipelágico, de sus aguas archipelágicas, a la franja de mar adyacente designada con el nombre de Mar Territorial y ésta Soberanía se extiende al espacio aéreo sobre el Mar Territorial, así como al lecho y al subsuelo de ese mar.

La Soberanía sobre éste espacio se ejerce con arreglo a esta Convención y otras normas de Derecho Internacional.<sup>37</sup>

Sin embargo existen limitaciones establecidas por el Derecho Internacional a la Soberanía que el Estado Ribereño ejerce respecto a su Mar Territorial y el más importante de ellos es el derecho de paso inocente, que por esas aguas tienen los buques de los demás Estados, las características del referido paso inocente son las siguientes:

- Es el resultado de un compromiso entre el interés del Estado Ribereño por garantizar su seguridad y el de la sociedad internacional en orden a la navegación.
- Consiste en el hecho de navegar por el Mar Territorial de un Estado con el fin de atravesarlo sin penetrar en las aguas interiores (paso lateral), dirigirse a las aguas interiores (paso de entrada) o salir de ellas (paso de salida).<sup>38</sup>

<sup>37</sup> Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. Op. Cit.

<sup>38</sup> Remiro Brotóns, Antonio Op. Cit. p. 600.

- Éste paso ha de ser RÁPIDO E ININTERRUMPIDO, pero eso **NO SIGNIFICA** que no admita la detención y el fondeo de un buque cuando constituya un incidente normal a la navegación o se derive de causas de fuerza mayor o de caso fortuito, dificultad grave o prestación de auxilio a personas, otros buques o inclusive aeronaves.
- SIEMPRE debe de realizarse enarbolando el pabellón y en superficie, es decir, **NO** se puede ejercer el derecho de paso inocente a través de submarinos.
- El paso inocente jamás será perjudicial para la paz ni para poner en riesgo la seguridad del Estado Ribereño.

Por supuesto el Estado Ribereño tiene todo el derecho de tomar las medidas necesarias para impedir la actividad a bordo de todo buque extranjero cuyo paso no se considere inocente, pero cuando éste sí lo es, está obligado a no dificultarlo, debiendo abstenerse de imponer requisitos que produzcan el efecto práctico de denegar u obstaculizar el derecho de paso inocente o discriminar de hecho o de Derecho a determinados buques por su pabellón o los puertos de origen o destino y de gravámenes por el sólo hecho de ejercer éste derecho de paso inocente.

### 3.7.- La Zona Contigua.

Es el espacio marino que se extiende más allá del límite exterior del Mar Territorial hasta una distancia determinada y en el cual el Estado Ribereño posee con respecto a los buques extranjeros unas competencias rigurosamente limitadas a determinados aspectos.<sup>39</sup>

Éste espacio no ha contado con una disposición que determinara cuál es su anchura precisa pero con la actual Convención de Montego Bay de 1982 llega a las 24 millas náuticas (también ésta anchura es contemplada en el artículo 43 de la Ley Federal del Mar) en contraste con las 12 millas náuticas a que hacía referencia la Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958) y nació con la intención de que el Estado Ribereño pueda adoptar las medidas de fiscalización para:

- Prevenir las infracciones a las Legislaciones Aduanera y Fiscal, de Inmigración o Sanitaria que pudieran cometerse dentro de su Mar Territorial.
- Sancionar las infracciones de dichas normas cometidas en su Mar Territorial.

Todo esto con fundamento en el artículo 33 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar en relación con los artículos 15 y 42, fracción I de

---

<sup>39</sup> Ídem p. 604.

la Ley Federal del Mar; pero además podemos hablar de la competencia del Estado Ribereño en tratándose de la extracción de objetos arqueológicos y de origen histórico en el fondo de la mar a que hace referencia el artículo 303 de ese mismo Tratado Internacional a efecto de obstaculizar el tráfico ilícito de los mismos al considerarse Patrimonio Nacional, de conformidad con los artículos 4º, *in fine*, 6º y 30 de la Ley General de Bienes Nacionales para el caso de México.

### **3.8.- La Zona Económica Exclusiva y la Plataforma Continental.**

Pasamos a analizar éstos espacios que son muy importantes para todo Estado pues es aquí donde se aprovechan al máximo los recursos naturales vivos y no vivos y cabe señalar que México tiene una biodiversidad marina y riqueza tremendas en las mismas, no en vano el artículo 27 de nuestra Carta Magna señala en sus párrafos primero, cuarto, quinto, séptimo, octavo, noveno y décimo fracción I lo que se transcribe enseguida:

“ARTÍCULO 27.- La propiedad de las tierras y aguas comprendidas dentro de los límites del territorio nacional, corresponde originariamente a la Nación, la cual ha tenido y tiene el derecho de transmitir el dominio de ellas a los particulares, constituyendo la propiedad privada.

(...)

Corresponde a la Nación el dominio directo de todos los recursos naturales de la plataforma continental y los zócalos submarinos de las islas; de todos los minerales o substancias que en vetas, mantos, masas o yacimientos, constituyan depósitos cuya naturaleza sea distinta de los componentes de los terrenos, tales como los minerales de los que se extraigan metales y metaloides utilizados en la industria; los yacimientos de piedras preciosas, de sal de gema y las salinas formadas directamente por las aguas marinas; los productos derivados de la descomposición de las rocas, cuando su explotación necesite trabajos subterráneos; los yacimientos minerales u orgánicos de materias susceptibles de ser utilizadas como fertilizantes; los combustibles minerales sólidos; el petróleo y todos los carburos de hidrógeno sólidos, líquidos o gaseosos; y el espacio situado sobre el territorio nacional, en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional.

Son propiedad de la Nación las aguas de los mares territoriales en la extensión y términos que fije el Derecho Internacional; las aguas marinas interiores; las de las lagunas y esteros que se comuniquen permanente o intermitentemente con el mar; las de los lagos interiores de formación natural que estén ligados directamente a corrientes constantes; las de los ríos y sus

afluentes directos o indirectos, desde el punto del cauce en que se inicien las primeras aguas permanentes, intermitentes o torrenciales, hasta su desembocadura en el mar, lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional; las de las corrientes constantes o intermitentes y sus afluentes directos o indirectos, cuando el cauce de aquéllas en toda su extensión o en parte de ellas, sirva de límite al territorio nacional o a dos entidades federativas, o cuando pase de una entidad federativa a otra o cruce la línea divisoria de la República; la de los lagos, lagunas o esteros cuyos vasos, zonas o riberas, estén cruzadas por líneas divisorias de dos o más entidades o entre la República y un país vecino, o cuando el límite de las riberas sirva de lindero entre dos entidades federativas o a la República con un país vecino; las de los manantiales que broten en las playas, zonas marítimas, cauces, vasos o riberas de los lagos, lagunas o esteros de propiedad nacional, y las que se extraigan de las minas; y los cauces, lechos o riberas de los lagos y corrientes interiores en la extensión que fija la ley. Las aguas del subsuelo pueden ser libremente alumbradas mediante obras artificiales y apropiarse por el dueño del terreno, pero cuando lo exija el interés público o se afecten otros aprovechamientos, el Ejecutivo Federal podrá reglamentar su extracción y utilización y aún establecer zonas vedadas, al igual que para las demás aguas de propiedad nacional. Cualesquiera otras aguas no incluidas en la enumeración anterior, se considerarán como parte integrante de la propiedad de los terrenos por los que corran o en los que se encuentren sus depósitos, pero si se localizaren en dos o más predios, el aprovechamiento de estas aguas se considerará de utilidad pública, y quedará sujeto a las disposiciones que dicten las entidades federativas.

(...)

Tratándose del petróleo y de los hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos, en el subsuelo, la propiedad de la Nación es inalienable e imprescriptible y no se otorgarán concesiones. Con el propósito de obtener ingresos para el Estado que contribuyan al desarrollo de largo plazo de la Nación, ésta llevará a cabo las actividades de exploración y extracción del petróleo y demás hidrocarburos mediante asignaciones a empresas productivas del Estado o a través de contratos con éstas o con particulares, en los términos de la Ley Reglamentaria. Para cumplir con el objeto de dichas asignaciones o contratos las empresas productivas del Estado podrán contratar con particulares. En cualquier caso, los hidrocarburos en el subsuelo son propiedad de la Nación y así deberá afirmarse en las asignaciones o contratos.

*Corresponde también a la Nación el aprovechamiento de los combustibles nucleares para la generación de energía nuclear y la regulación de sus aplicaciones en otros propósitos. El uso de la energía nuclear sólo podrá tener fines pacíficos.*

*La Nación ejerce en una ZONA ECONÓMICA EXCLUSIVA situada fuera del mar territorial y adyacente a éste, los derechos de soberanía y las jurisdicciones que determinen las leyes del Congreso. La zona económica exclusiva se extenderá a doscientas millas náuticas, medidas a partir de la línea de base desde la cual se mide el mar territorial. En aquellos casos en que esa extensión produzca superposición con las zonas económicas exclusivas de otros Estados, la delimitación de las respectivas zonas se hará en la medida en que resulte necesario, mediante acuerdo con estos Estados.*

*La capacidad para adquirir el dominio de las tierras y aguas de la Nación, se regirá por las siguientes prescripciones:*

*I. Sólo los mexicanos por nacimiento o por naturalización y las sociedades mexicanas tienen derecho para adquirir el dominio de las tierras, aguas y sus accesiones o para obtener concesiones de explotación de minas o aguas. El Estado podrá conceder el mismo derecho a los extranjeros, siempre que convengan ante la Secretaría de Relaciones en considerarse como nacionales respecto de dichos bienes y en no invocar por lo mismo la protección de sus gobiernos por lo que se refiere a aquéllos; bajo la pena, en caso de faltar al convenio, de perder en beneficio de la Nación, los bienes que hubieren adquirido en virtud del mismo. En una faja de cien kilómetros a lo largo de las fronteras y de cincuenta en las playas, por ningún motivo podrán los extranjeros adquirir el dominio directo sobre tierras y aguas.” (Énfasis añadido).*

Nótese todo lo que implica la Zona Económica Exclusiva para un Estado y México no es la excepción pues es el espacio en donde radica la Soberanía para los fines de explotación, exploración, conservación y administración de los recursos naturales vivos y no vivos de las aguas suprayacentes, del lecho y del subsuelo así como cualquier otro aprovechamiento de significación económica, Jurisdicción respecto al establecimiento y localización de islas artificiales, instalaciones y estructuras, investigación marina y protección y preservación del medio marino, a colación de esto, merece la pena transcribir lo que nos indica el artículo 46 de la Ley Federal del Mar mismo que a la letra dice:

**ARTÍCULO 46.- La Nación ejerce en una Zona Económica Exclusiva situada fuera del Mar Territorial y adyacente a éste:**



I.- Derechos de soberanía para los fines de exploración y explotación, conservación y administración de los recursos naturales, tanto vivos como no vivos, ya sean renovables o no renovables, del lecho y el subsuelo del mar y de las aguas suprayacentes, y con respecto a otras actividades con miras a la exploración y explotación económica de la Zona, tal como la producción de energía derivada del agua, de las corrientes y de los vientos;

II.- Jurisdicción, con relación a las disposiciones pertinentes de esta Ley, de su Reglamento y del derecho internacional, con respecto:

1.- Al establecimiento y utilización de islas artificiales, instalaciones y estructuras;

2.- A la investigación científica marina; y

3.- A la protección y preservación del medio marino; y

III.- Otros derechos y deberes que fije esta Ley, su Reglamento y el derecho internacional.” (Énfasis añadido).

Por regla general la Zona Económica Exclusiva se extiende a un máximo de 200 millas náuticas, contadas desde las líneas de base a partir de las cuales se mide la anchura del Mar Territorial, pero eso no impide que un Estado pueda proclamar zonas de menor extensión, como es el caso de mares cerrados o semicerrados de algunos Estados Ribereños como Irán (50 millas náuticas), Malta (25 millas náuticas), la zona de pesca de Argelia (32 millas náuticas al Oeste y 52 millas náuticas al Este).

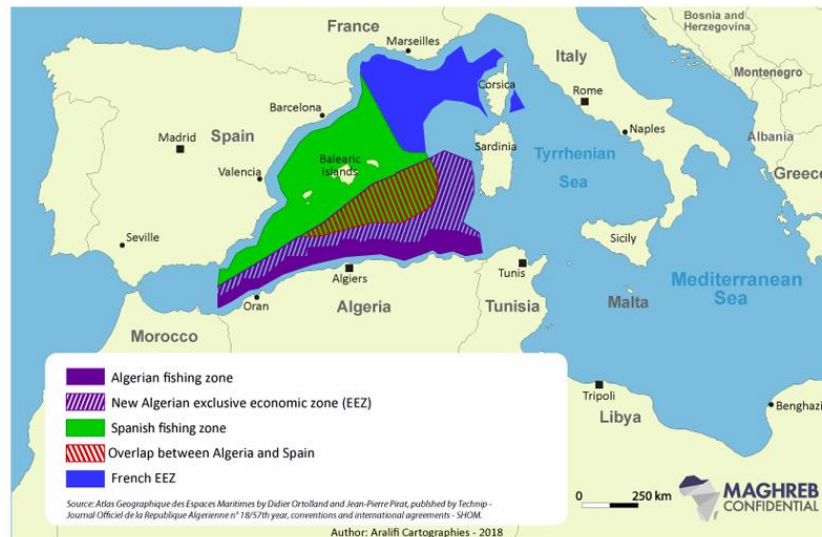
## MAPA DE LA REPÚBLICA ISLÁMICA DE IRÁN:



## MAPA DE LA REPÚBLICA DE MALTA:



## ZONA DE PESCA DE LA REPÚBLICA ARGELINA DEMOCRÁTICA Y POPULAR:



La extensión de la Zona Económica Exclusiva se justifica por el hecho de coincidir con la extensión media de la Plataforma Continental geográfica de los Estados en la que se encuentran los caladeros de pesca más importantes y en el caso de México, podemos citar lo siguiente:

- Tiene una envidiable posición geográfica, pues como ya lo vimos está bañado por las aguas del Océano Pacífico, del Golfo de California, del Golfo de México y del Mar Caribe por lo que tiene una amplísima variedad de ecosistemas y especies.
- La riqueza de sus mares mexicanos es cuantiosa, pues por el Pacífico, se cuenta con la segunda salinera más importante del mundo, grandes depósitos de manganeso, atractivos turísticos hermosísimos, inmensa cantidad de nutrientes naturales, algas y gran diversidad biológica conocida de sobra, por el Atlántico, se posee una gran riqueza en petróleo y gas natural. Aunque las aguas de este océano son un poco pobres en nutrientes y ¿qué decir? Del Mar Caribe que es muy hermoso y riquísimo en biodiversidad y es una maravilla para la industria turística.
- De acuerdo con la Comisión Nacional para el Conocimiento y Uso de la Biodiversidad (Conabio): A escala planetaria, los ecosistemas más importantes son los marinos, debido a su formidable tamaño e influencia en el clima global y a su papel en la economía humana en relación con las

actividades pesqueras de gran escala y, a pesar de ello, siguen siendo los ecosistemas menos conocidos.<sup>40</sup>

Ahora como habíamos citado con antelación, el artículo 76 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar establece un aspecto muy importante y es que si un Estado Ribereño cuenta con una Plataforma Continental amplia, su Zona Económica Exclusiva puede abarcar un máximo de 350 millas y ésta posición privilegiada también la tiene México de ahí la importancia de generar consciencia para estudiar más a fondo nuestros mares, cuidarlos, preservarlos, aprovecharlos previo equilibrio y protección al medio ambiente y de una manera sustentable y por lo que respecta a nosotros los abogados es imprescindible e innegable la necesidad de más especialistas en Derecho Marítimo, por eso la intención de ésta obra.

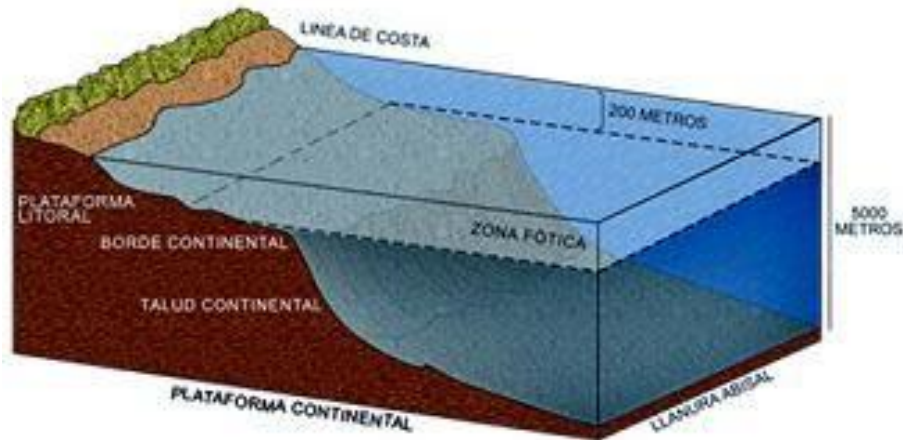
Ahora pasemos a analizar lo que es la Plataforma Continental y es el espacio que comprende el lecho y el subsuelo de las aguas submarinas adyacentes al Mar Territorial, teniendo por supuesto el Estado Ribereño derechos de Soberanía y Jurisdicción sobre la exploración y explotación de sus recursos naturales y para entender mejor su concepto, es necesario tener presente ¿qué es la Plataforma Continental? Y es la superficie situada bajo la mar y ubicada cerca de la costa, que se extiende desde el litoral hasta aquellas profundidades que no superan los 200 metros, palabras más, palabras menos es la parte del continente que está cubierta por el océano antes de que éste alcance una gran profundidad, teniendo su origen en la costa y finaliza cuando llega a la barrera continental y a partir de ésta última, la Plataforma Continental deja de existir y el fondo oceánico pasa a conocerse como talud continental (o talud oceánico). Finalmente, tras el talud, se encuentra la elevación continental que se vincula en la llanura abisal con el fondo marino profundo.

El límite exterior entre la plataforma continental y el lecho del mar se sitúa a una distancia inferior a las 350 millas marinas, contando a partir de sus líneas de base. Estos límites son importantes ya que la parte del mar que cubre la plataforma continental es donde suele haber una mayor cantidad de recursos pesqueros.

Debajo de la plataforma continental, por otra parte, existen grandes reservas de gas y de petróleo, lo que muestra la importancia económica de estas plataformas, como se ilustra con la siguiente imagen:

---

<sup>40</sup> Artículo titulado “Riqueza Marina”. Escrito por Luis Velasco Yépez, ubicado en la página de internet <http://www.miambiente.com.mx/sustentabilidad1/riqueza-marina/>



En resumen, la importancia de la Plataforma Continental es que es una gran reserva de vida pues allí viven las especies más variadas y por lo tanto es un recurso económico importante para el país que la posee.

### 3.9.- Derechos de los Estados Ribereños.

Me refiero a todos los derechos y facultades que puede ejercer dentro de sus mares:

- Derechos soberanos para la exploración y explotación de los recursos naturales vivos y no vivos en la Zona Económica Exclusiva y en la Plataforma Continental.
- Nadie puede explorar ni explotar tales recursos o realizar otras actividades con una finalidad económica, sin el consentimiento expreso del Estado Ribereño.
- Ejercer una actividad pesquera de forma razonable en atento respeto con el equilibrio ecológico y la protección al ambiente.
- La Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar establece una cierta obligación para los Estados Ribereños de permitirles el acceso a su Zona Económica Exclusiva a las flotas de otros terceros países para poder aprovechar sus excedentes, lo cual es complejo pues ¿cómo se puede definir con certeza tales excedentes? Ni siquiera éste mismo Tratado Internacional dicta un mecanismo certero y eficaz para ello, pero sí las respectivas autoridades competentes del Estado Ribereño pueden definir ¿cuándo habrá tales? Para que países en situación geográfica desventajosa o los no ribereños puedan gozar de los beneficios de la mar como espacio común a la Humanidad pero con sus reservas como ya lo hemos comentado.

- Cooperar con sus países vecinos y/o con organismos internacionales para asegurar la preservación, conservación y promover el objetivo de utilización óptima de las especies altamente migratorias cuando éstas se pesquen en la misma región.
- Derecho exclusivo sobre la construcción, explotación y utilización de islas artificiales y de toda clase de instalaciones o estructuras en la Zona Económica Exclusiva y en la Plataforma Continental, así como Jurisdicción exclusiva sobre las mismas.
- Llevar a cabo proyectos de investigación científica marina que puede estar abierta a otros Estados u Organismos Internacionales, previo consentimiento del Estado Ribereño y que por supuesto sean con uso pacífico y en beneficio de toda la Humanidad, debiendo establecer el proceso necesario para que no se demore o se deniegue tal actividad sin el otorgamiento del referido consentimiento sin razón, con fundamento en el artículo 246 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.
- Protección al medio ambiente marino.
- Exigir la observancia y respeto a su Legislación Positiva.
- Libertad de navegación.
- Libertad de tender cableado y tuberías submarinas.

### **3.10.- Regulación jurídica de situaciones geográficas generadoras de regímenes especiales en el Derecho del Mar.**

Algo innovador que también contiene la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar es que contempla los diferentes perfiles geográficos de los Estados como generadores de regímenes jurídicos especiales como son por ejemplo Estados Ribereños de estrechos estratégicos, soberanos de islotes deshabitados y exiguos, con una configuración archipelágica, sin litoral o en situación geográfica desventajosa y en éste Subcapítulo hablaremos sobre todo ello.

#### **3.10.1.- Los estrechos.**

La multicitada Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, nos define lo que es un estrecho, entendiendo como tal a *“una contracción natural del medio marino, peculiaridad que excluye a los canales artificiales utilizados para la navegación internacional (como los Canales de Panamá o de Suez) entre dos*

*espacios terrestres, ya tengan carácter continental, insular o mixto y que comuniquen dos partes de mar*".<sup>41</sup>

Ese mismo Tratado Internacional nos indica que no todo estrecho geográfico será un estrecho internacional que será sobre el cual hablaremos en éste apartado pues para ello es necesario que las aguas que lo forman tengan la naturaleza de Mar Territorial pues cuando la contracción del medio marino exceda la anchura de dicho Mar Territorial, no habrá estrecho para el Derecho Internacional como es el caso del estrecho de Bering.

Además de lo mencionado con antelación, es importante señalar que el estrecho debe de ser utilizado para la navegación internacional.

La razón primordial por la cual se regulan los estrechos de una forma autónoma y diversificada es por su interés estratégico para el despliegue naval y aéreo de las grandes potencias y aquí hay dos puntos importantes que quiero tocar para darme a entender mejor:

- La postura planteada en su momento por Estados Unidos y la extinta Unión Soviética que decían que existe para todos los estrechos la misma libertad de navegación y sobrevuelo que en la Alta Mar, pero de aceptarse eso se dejaría en estado de vulnerabilidad y riesgo a los Estados Archipelágicos ¿estamos de acuerdo? Como Filipinas por ejemplo (ver mapa).



- La otra fue la suscrita por los denominados países estrecharios, entre los que podemos citar a España, aferrados a la condición del estrecho como Mar Territorial para mantener el régimen en vigor del derecho de paso inocente.

<sup>41</sup> Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.

Sin embargo fue necesario el buscar un equilibrio entre ambas tendencias y es así como surge el artículo 34 de la multicitada Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar en donde se indica la condición jurídica de las aguas que forman estrechos utilizados para la navegación internacional, a saber:

a) El régimen de paso por los estrechos utilizados para la navegación internacional: Mismo que no afectará en otros aspectos a la condición jurídica de las aguas que forman tales estrechos ni al ejercicio por los Estados Ribereños de su Soberanía o Jurisdicción sobre tales aguas, su lecho y su subsuelo y el espacio aéreo situado sobre ellas.

b) La Soberanía o Jurisdicción de los Estados Ribereños del estrecho, se ejercerá con arreglo a ésta Convención y demás normas de Derecho Internacional.

Derivado de lo anterior es como nace el derecho de paso en tránsito, diferente al paso inocente y sus características son:

- Aplica a los estrechos utilizados para la navegación internacional entre una parte de la Alta Mar o de una Zona Económica Exclusiva y otra parte de la Alta Mar o de una Zona Económica Exclusiva.
- Consiste en la libertad de navegación y sobrevuelo, de la que gozarán todos los buques y aeronaves, exclusivamente para los fines del tránsito rápido e ininterrumpido por el estrecho.
- Los buques y aeronaves que ejerzan del derecho de paso en tránsito **SE ABSTENDRÁN** de toda actividad que no esté relacionada con sus modalidades normales de tránsito rápido e ininterrumpido, salvo que resulte necesaria por fuerza mayor o dificultad grave y de toda amenaza o uso de la fuerza contra la Soberanía, la integridad territorial o independencia de los Estados Ribereños del estrecho o en cualquier otra forma incompatible con los Principios Generales de Derecho Internacional.
- Tanto los buques como las aeronaves que actualicen el supuesto normativo precisado en el punto inmediato anterior **DEBERÁN** respetar siempre las disposiciones, procedimientos y prácticas establecidas para salvaguardar la seguridad en la mar y prevenir, reducir y controlar la contaminación marina.

Sobre esa tesitura los Estados Ribereños no deben de impedir el paso en tránsito ya sea obstaculizándolo o suspendiéndolo, salvo que un buque mercante extranjero, no protegido por inmunidad soberana del Estado cause o amenace causar daños graves al medio marino de un estrecho, de conformidad con el artículo 233 de la multicitada Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, pudiendo tomar las medidas preventivas que van desde solicitar la inspección a bordo hasta la retención del buque, ojo por favor que esto no se



confunda con el embargo precautorio que hacen las autoridades aduaneras a la luz del artículo 151 de la Ley Aduanera, por medio del Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera, ya que aquí hablamos de la intervención de la Secretaría de Marina, de conformidad con el artículo 220 de la referida Convención.

Cabe resaltar que en los estrechos también se puede llevar a cabo el derecho de paso inocente, no sólo el de tránsito pero sólo aplica para los supuestos a que hace referencia el artículo 45 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar:

**a)** Cuando los estrechos se encuentren entre una parte de la Alta Mar o Zona Económica Exclusiva y el Mar Territorial de otro Estado, como lo es el Canal de Yucatán por ejemplo (ver mapa).



**b)** Cuando los estrechos estén formados por una isla de un Estado Ribereño y su territorio continental, siempre y cuando del otro lado de la isla existe una ruta de Alta Mar o Zona Económica Exclusiva, como el Estrecho de Mesina entre la Península Italiana y Sicilia (ver mapa).



En la medida en que no se vea impedido tanto el paso en tránsito como el paso inocente, los Estados Ribereños de cualquier clase de estrechos, están capacitados para construir instalaciones fijas que unan ambas márgenes ya sea puentes, sobre apoyos fijos o flotantes, túneles, etcétera, cimentados sobre el fondo marino o subterráneos, viales o ferroviarios como el caso del Eurotúnel del Canal de la Mancha.<sup>42</sup>



### 3.10.2.- Los archipiélagos y los Estados Archipelágicos.

El artículo 46 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar define a un Estado Archipelágico como *“un grupo de islas, incluidas partes de las islas, las aguas que las conectan y otros elementos naturales que estén tan relacionados entre sí que tales islas, aguas y elementos formen una entidad geográfica, económica y política intrínseca o que históricamente haya sido considerada como tal”*.<sup>43</sup>

Como ejemplos de Estados Archipelágicos tenemos a Bahamas, Filipinas, Japón, Nueva Zelanda, Australia, Cuba, Madagascar, Chipre, Taiwán y el Reino Unido de la Gran Bretaña, por mencionar algunos; teniendo como características esenciales las siguientes:

- Siempre se compondrá por uno o varios archipiélagos y que podrá incluir otras islas.

<sup>42</sup> Remiro Brotóns, Antonio. Op. Cit. p. 640.

<sup>43</sup> Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar. Op. Cit.

- La Soberanía del Estado Archipelágico, de acuerdo al artículo 49 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar, se extiende a las aguas encerradas por las líneas de base archipelágicas y al espacio aéreo que se extiende sobre ellas, a su lecho y subsuelo y a sus recursos.
- El artículo 53 de esa misma Convención dispone que los Estados Archipelágicos podrán designar vías marítimas y rutas aéreas sobre ellas, adecuadas para el paso ininterrumpido y rápido de buques y aeronaves extranjeros por o sobre sus aguas archipelágicas y el mar territorial adyacente.
- Si un Estado Archipelágico no designare vías marítimas o rutas aéreas, el derecho de paso por vías marítimas archipelágicas podrá ser ejercido a través de las rutas utilizadas normalmente para la navegación internacional.
- Fuera de estas rutas marítimas y aéreas archipelágicas, en el resto de esta área, se mantiene el derecho de paso inocente.

### **3.10.3.- ¿Qué sucede con los Estados sin litoral?, ¿en verdad hay una desventaja económica para ellos?**

Es innegable que la mar resulta ser fuente de recursos biológicos alimentarios donde las personas no solamente pueden alimentarse sino que proporciona empleo a otras vía la pesca, aunado a ello son fuentes de materias primas, minerales, metales preciosos e incluso el propio del agua salada a los que se les da diferentes usos tanto industriales como comerciales.<sup>44</sup>

Pero no sólo eso puede aprovecharse de la mar sino que también funciona como un importante recurso energético ya que además de contener bolsas de gas o petróleo, producen energía renovable gracias a la fuerza de los movimientos marítimos y las corrientes submarinas (energía hidráulica).

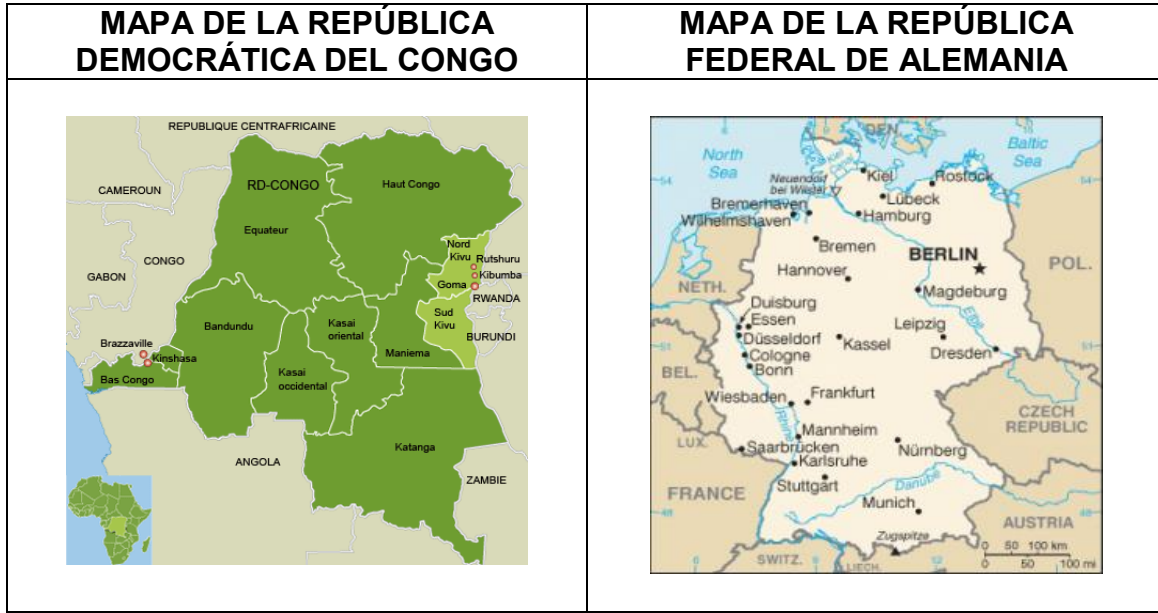
En el plano socioeconómico la mar aporta riqueza, desarrollo y son el soporte de actividades económicas para todo el mundo, siendo generadora de recursos laborales y económicos en las tareas relacionadas con ella (pesca, industria, comercio, turismo, navegación, ciencia, etcétera) y no se diga la competitividad para un país al desarrollar un plano logístico más completo, es por ello que viene la pregunta con la cual se titula éste apartado de la presente obra para saber ¿qué tantas desventajas tiene un Estado sin litoral, cómo puede beneficiarse de la mar y de qué manera esto impactará en su economía?

Ahora bien aquí no sólo caben los Estados sin litoral sino también los que se encuentran en una situación geográfica desventajosa, como por ejemplo la República Democrática del Congo que si bien es cierto es un Estado Ribereño,

---

<sup>44</sup> Artículo titulado "Importancia de los Océanos". Obtenido de la página de internet <https://www.importancia.org/oceanos.php>

tiene una costa de pequeñas dimensiones y lo mismo sucede con Alemania, sólo que el detalle es que el primero es un país con muchísimos recursos, una amplia extensión territorial pero con un desarrollo socioeconómico bastante bajo y el segundo es una potencia mundial y ha sabido muy bien aprovechar sus espacios marinos y lo que tiene al alcance. Para ilustrar mejor sus situaciones geográficas desventajosas veamos los siguientes mapas:



Y hago alusión a ellos porque junto con los Estados que cuentan con un litoral muy amplio pero pobre en recursos vivos y no vivos como Jamaica, levantaron la mano junto con los Estados sin litoral o No Ribereños para poder participar sobre una base igual y no discriminatoria en la explotación de los referidos recursos de los Estados Ribereños vecinos y a recibir un trato preferencial en la distribución de beneficios derivados de la explotación de los recursos minerales de la zona de los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, situados más allá de la Zona Económica Exclusiva, que es la Zona Internacional de Fondos Marinos y así lograr una adecuada representación en los organismos de gestión de la correspondiente Autoridad que encabeza la referida Zona Internacional.

En Bolivia se analizó el tema de la falta de acceso marítimo y su incidencia negativa en el crecimiento y desarrollo socioeconómico ya que más del 60% de la carga mundial es transportada por vía marítima impidiéndose el derecho a un desarrollo justo, según palabras del Presidente Boliviano Evo Morales en el foro de referencia auspiciado por la ONU.<sup>45</sup>

En dicho foro se trató el tema de que cualquier país del mundo pueda tener acceso a la mar sin necesidad de poder “pedirle permiso” a países vecinos ya que es (la

<sup>45</sup> Estación de radio “Sputnik”: [https://mundo.sputniknews.com/radio\\_500\\_millones/201610141064119597-desventajas-sin-salida-al-mar/](https://mundo.sputniknews.com/radio_500_millones/201610141064119597-desventajas-sin-salida-al-mar/)

mar) un espacio común a la Humanidad, ahora si me lo permiten quiero analizar dos temas muy interesantes, el primero de ellos es el caso de Bolivia que es uno de los dos países latinoamericanos junto con Paraguay que no tienen litoral, sabemos perfectamente que por desgracia no tienen un nivel de desarrollo socioeconómico avanzado, en parte precisamente por ésta circunstancia y por el otro lado a Luxemburgo que es otro Estado sin litoral pero con un desarrollo socioeconómico bastante alto, ¿qué es lo que pasa aquí? Antes de pasar a revisar a detalles tales casos quiero enlistar algunas de las características que tienen los Estados Ni Ribereños o sin litoral (como prefieran llamarle, es lo mismo) y cada uno de nosotros formaremos nuestra propia opinión si en verdad afecta tanto a un país el no tener salida a la mar:

- Son países marginados en el Comercio Internacional (palabras dichas por Mussie Delelegn, Jefe de la Sección de Países en Desarrollo sin Litoral de la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo [UNCTAD]).<sup>46</sup>
- Su desventaja geográfica los obliga a incurrir en mayores costos de transporte y el exportar resulta más caro ya que su costo promedio es entre el 30% y 40% en su Comercio Internacional a diferencia del resto de los países. Aquí Delelegn explica que el costo de exportación de un contenedor en un país africano sin litoral es de 3,534 dólares mientras que para los países en vías en desarrollo que tienen salida a la mar, es de 1,200 dólares.<sup>47</sup>
- Dicho costo no sólo es consecuencia de la distancia, sino también el resultado de una falta de redes y planeación logística moderna, alto valor de los seguros o las demoras para cumplir los plazos de entrega de las mercancías que por lo regular suelen ser materias primas.
- El crecimiento económico de los Estados No Ribereños es mucho menor que el promedio del resto de los países en desarrollo.
- Los países más afectados por ésta situación geográfica desventajosa se encuentran en África y Asia.
- Muchos no tienen una red vial pavimentada y cuando el puerto marítimo más cercano está a más de mil kilómetros de distancia, es muy difícil hacer viable el Comercio Exterior, teniendo que depender de sus vecinos.
- Estudios han reflejado que en promedio, los Estados No Ribereños son 20% menos desarrollados de lo que podrían ser si tuvieran acceso a la mar.

---

<sup>46</sup> Noticia titulada "Bolivia sin mar: ¿realmente no tener una salida marítima perjudica a la economía de un país?", obtenido de la página de internet de BBC News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45751486>

<sup>47</sup> Idem.

Ahora cabe la pregunta ¿qué sucede con los países ricos que no tienen acceso a la mar? Como es el caso de Luxemburgo, Suiza o Austria, por ejemplo. Como dato curioso de los cuarenta y cuatro países sin litoral que hay, doce de ellos son desarrollados demostrándose así con hechos que la mar no es la única ni gran condicionante para alcanzar un desarrollo socioeconómico alto y lo que los ha caracterizado es que de forma prudente y temprana modernizaron su infraestructura comercial, diversificando sus exportaciones, además de desarrollar económicos como el financiero, el turismo o las tecnologías de información, pasando a segundo plano su situación geográfica desventajosa.

Otra cuestión que los ha caracterizado es que ninguno de ellos tiene qué lidiar con un pasado colonial que acarreó consigo el estallido de un conflicto armado o situaciones políticas inestables que llegan a traer el temor de los inversionistas y que no sea un país confiable para emprender un negocio.

De igual manera es importante precisar que algunos tienen la ventaja de poder movilizar sus cargas a través de los Ríos Danubio o Rin como plataforma para llegar a las fronteras más distantes, pero aún así la ONU ha planteado que más del 70% de los países sin litoral vive en condiciones económicas apremiantes y es innegable que la falta de acceso a la mar es uno de los múltiples factores que perjudican el desarrollo del Comercio Exterior de éstas Naciones.<sup>48</sup>

Una vez analizado esto pasemos a revisar los casos concretos de Bolivia y Luxemburgo, dos ejemplos claros de los extremos (si se me permite la expresión) de que el acceso a la mar sea o no condicionante para el sano desarrollo socioeconómico e incluso nutricional de sus poblaciones.

---

<sup>48</sup> Ídem.

### 3.10.3.1.- Breve estudio de los casos de Bolivia y Luxemburgo.



Como ya lo mencionamos, éstos dos países no tienen acceso a la mar y lo que los diferencia principalmente es que uno es un país en vías de desarrollo y el otro cuenta con uno de los niveles de vida y seguridad más altos del planeta, comencemos con el **Estado Plurinacional de Bolivia**.

La situación geográfica actual de Bolivia tiene su origen en la llamada “Guerra del Pacífico”, también conocida como la “Guerra del Salitre”, el cual fue un conflicto armado acontecido entre los años 1879 y 1883 que enfrentó a Chile contra los aliados Bolivia y Perú. La guerra se desarrolló en el Océano Pacífico, en el desierto de Atacama y en las serranías y valles peruanos.

La causa principal de éste conflicto armado fue que en Febrero de 1878 Bolivia estableció un nuevo impuesto a la empresa chilena Compañía de Salitres y Ferrocarril de Antofagasta (CSFA), en violación del Tratado de Límites de 1874 que prohibía nuevos impuestos o el aumento de estos a lo cual el Gobierno de Chile protestó y solicitó someter el pleito a un arbitraje, pero el Gobierno Boliviano, presidido por Hilarión Daza, consideraba el asunto como interno y sujeto a la jurisdicción de las Cortes de su país así que Chile insistió y advirtió al Gobierno Boliviano que Chile no se consideraría ligado al referido Tratado Limítrofe de 1874 si Bolivia no suspendía el impuesto. Por el contrario, el Gobierno Boliviano rescindió la licencia a la compañía chilena, embargó sus bienes y los puso a remate el 14 de Febrero de 1879 y en esa misma fecha las fuerzas militares chilenas ocuparon la población boliviana de Antofagasta sin resistencia, una ciudad mayoritariamente habitada por chilenos y avanzaron en pocos días hasta el paralelo 23°S. La zona entre el río Loa y el paralelo 23°S permaneció bajo Soberanía Boliviana.

Por su parte Perú, que había firmado con Bolivia un Tratado de Alianza Defensiva con carácter secreto, ordenó preparar sus fuerzas militares y simultáneamente envió un diplomático a Chile para mediar, pero ante el avance chileno en territorio disputado, el 1° de Marzo, Bolivia se declaró en estado de guerra contra Chile y cuando Perú se negó a permanecer neutral, Chile declaró la guerra a ambos aliados el 5 de Abril de 1879, declarando al día siguiente Perú el *casus foederis*<sup>49</sup>, es decir, la entrada en vigor de la alianza secreta con Bolivia.

Hay que recordar que los territorios disputados, así como las zonas aledañas, se ubican en el desierto de Atacama y en aquel tiempo tenían acceso expedito solo por mar.

En los primeros seis meses, Chile logró la supremacía naval, indispensable para conquistar las zonas costeras del desierto. Antes de fines de 1879 ocupó la provincia peruana de Tarapacá y a comienzos de 1880 ocupó la zona de Tacna y Arica, tras lo cual Bolivia abandonó militarmente la guerra. Luego, en Enero de 1881, tras vencer en las batallas de Chorrillos y Miraflores al ejército peruano, las fuerzas chilenas ocuparon Lima. Después de estas campañas, la guerra entre Chile y Perú continuó por dos años más entre los remanentes del ejército, guerrillas y montoneros peruanos contra las fuerzas chilenas de ocupación, hasta la firma del Tratado de Ancón en 1883, en la que Perú, entre otras cosas, cedió el Departamento de Tarapacá y le fueron retenidas las provincias de Arica y Tacna.

Al año siguiente se firmó el Pacto de Tregua entre Bolivia y Chile de 1884, que puso fin al estado de guerra entre ambos países. Por su omisión en el tratado, Bolivia aceptó la anexión chilena de la franja 23°S-24°S. Bolivia aceptó la ocupación militar chilena de la zona entre el río Loa y el paralelo 23°S, pero su soberanía quedó en disputa y fue resuelta a favor de Chile en el Tratado de 1904 entre Chile y Bolivia. En el Tratado de Lima de 1929 Chile devolvió Tacna al Perú y Arica fue cedida a Chile.

Los resultados de ésta guerra fueron los siguientes:

- **Los aliados (Bolivia y Perú) debieron ceder extensos territorios, entre ellos la salida al mar de Bolivia.**
- Chile cede a Argentina la Patagonia Oriental a cambio del Estrecho de Magallanes.
- Inicio de la guerra civil peruana de 1884-1885.
- Fin de los caudillos militares en Bolivia.

---

<sup>49</sup> Expresión latina que significa “motivo de la alianza” utilizado en la terminología diplomática la cual, describe la situación en la cual entrarán en juego los miembros de una alianza, por ejemplo, cuando una nación aliada sea atacada por una enemiga.



- Comienzo de la carrera armamentista entre Chile y Argentina (en aquél entonces los países más ricos y avanzados de América Latina).
- Cambios territoriales:

a) Cesión a Chile del Departamento del Litoral por Bolivia y del Departamento de Tarapacá.

b) Cesión a Chila de la Provincia de Arica por Perú.

A consecuencia de lo anterior Bolivia decidió llevar éste asunto ante la Corte Internacional de Justicia la cual anunció su fallo sobre la controversia marítima entre éste país y su vecino Chile el 1º de Octubre de 2018 y en la lectura del referido fallo, la Corte Internacional de Justicia desestimó, por doce votos a favor y tres en contra, los once argumentos presentados por Bolivia y dictaminó una sentencia inapelable y obligatoria, indicando que la Corte no puede concluir que Chile tenga obligación de negociar el pleno acceso soberano al océano Pacífico para Bolivia, ya que de acuerdo a los alegatos presentados por Chile éste país no asumió una obligación de negociar ni en un Tratado ni en declaraciones unilaterales, el cual fue el agravio más exitoso para que dicho país sudamericano obtuviera una sentencia favorable de la Corte en comento, sin embargo a pesar de lo anterior la citada Corte invitó a ambos países a buscar una forma de entablar un diálogo sobre éste asunto, pero ¿qué opciones le quedan a Bolivia para poder tener un acceso hacia la mar? Y ¿qué importancia tiene para los bolivianos el contar con dicho acceso?

Está por demás el redundar la importancia económica que tiene para Bolivia el tener un acceso a la mar, lo que sí puedo decir es que existe más un deber moral de los bolivianos hacia sí mismos el recuperar eso que perdieron en el siglo XIX, tan es así que tienen muy arraigados consigo la frase *“el mar nos pertenece por derecho, recuperarlo es un deber”*<sup>50</sup>, además de que en el artículo 267 de la Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia se expresa el derecho **IRRENUNCIABLE** e **IMPRESCRIPTIBLE** del Estado Boliviano sobre el territorio que le dé acceso al Océano Pacífico y su espacio marítimo, texto que me permito transcribir enseguida:

**“ARTÍCULO 267.**

**I. El Estado boliviano declara su derecho irrenunciable e imprescriptible sobre el territorio que le dé acceso al océano Pacífico y su espacio marítimo.**

---

<sup>50</sup> Frase acuñada en el año de 1963 por el Coronel Guillermo Zuna Villegas, Secretario General del Comando de Ejército, con el fin de mantener latente la reivindicación marítima. Información obtenida de la página de internet “Historias de Bolivia”: <http://historias-bolivia.blogspot.com/2017/09/el-mar-nos-pertenece-por-derecho.html>

II. La solución efectiva al diferendo marítimo a través de medios pacíficos y el ejercicio pleno de la soberanía sobre dicho territorio constituyen objetivos permanentes e irrenunciables del Estado boliviano.<sup>51</sup> (Énfasis añadido).

Las opciones que tiene Bolivia para tener un acceso a la mar son:

a) **Acceso al Océano Pacífico**: Existen dos acuerdos con Argentina y Perú que le permiten tener acceso tanto al Océano Pacífico como al Atlántico.

b) **Acceso al Océano Atlántico**: Por medio del Río Paraná, Argentina; Bolivia posee instalaciones portuarias en la llamada “Zona Franca de Bolivia” en Rosario (Argentina) desde 1964 pero está en completo abandono.

c) **Acceso al Océano Pacífico, Proyecto Boliviamar (Ilo, Maratani, Grau y Mollendo-Perú)**: Durante una visita diplomática a Perú, el Presidente Boliviano Jaime Paz Zamora y su homólogo peruano Alberto Fujimori llegaron a un acuerdo mutuo para la cesión de cinco kilómetros de costa y una extensión territorial de 1,635 km<sup>2</sup> llamada **BOLIVIAMAR** por un periodo de noventa y nueve años renovables desde 1992, después de los cuales, toda construcción y el territorio pasa nuevamente a Perú.

En dicho Acuerdo, Bolivia utilizaría una zona franca del puerto de Ilo para su administración y funcionamiento.

Como datos económicos tenemos que Bolivia es uno de los países más pobres de América Latina junto con Haití, Guatemala y Honduras y en consecuencia una de las Naciones con la mayor desnutrición en la Región según datos de la Comisión Económica para América Latina (CEPAL) con una cifra de más del 60% con población en situación de pobreza, en parte ocasionado por no contar con acceso a un espacio marino.

Ahora pasemos a analizar el caso del **Gran Ducado de Luxemburgo**.

Es una Monarquía Constitucional y Parlamentaria, siendo el único gran ducado soberano en la actualidad su economía es altamente desarrollada, con el mayor producto interior bruto por cápita del mundo de acuerdo a informes del Banco Mundial y del Fondo Monetario Internacional, es miembro de la Unión Europea, de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la ONU y el Benelux, reflejando la orientación política a favor de la integración económica, política y militar.

Su economía está basada en la gestión de fondos de inversión, fondos de alto riesgo, gestión de telecomunicaciones, logística (gracias a su situación privilegiada

---

<sup>51</sup> Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.

entre Francia, Alemania y Bélgica), inversión y gestión aeroespacial, banca privada y gestión de capitales; todo ello acompañado de uno de los regímenes fiscales más laxos de la Unión Europea, lo que ha generado ciertos escándalos bajo las acusaciones de que ciertas multinacionales que han evadido millones de euros en impuestos cada año.

Su economía es estable, con altos ingresos y un crecimiento moderado, baja inflación y baja tasa de desempleo, el sector industrial, hasta hace poco tiempo dominado por el acero, se ha ido ampliando y diversificando hasta incluir la industria química, la de goma y otros productos; durante décadas pasadas, el crecimiento del sector financiero había más que compensado la declinación de la industria del acero. La agricultura está basada en pequeñas granjas familiares.

Luxemburgo es uno de los centros comerciales y financieros más importantes que compite con Bélgica y Países Bajos.

Las preguntas que nos vienen a la mente son ¿cómo ha progresado tanto éste Estado No Ribereño? Y ¿qué hizo para ser uno de los países con el mejor nivel de vida del mundo?, he aquí las respuestas:

- Ha sabido aprovechar muy bien su vecindad con Alemania y Francia que son dos potencias mundiales.
- La mayoría de su población trabaja en Alemania, Francia y Bélgica, ello gracias a una red eficiente de transporte ferroviario en Europa, beneficiándose así del libre tránsito de personas que brinda la Unión Europea, aportando muchas entradas de divisas a Luxemburgo.
- En el siglo XIX fueron grandes productores de acero el cual fué exportado a potencias como Holanda, Prusia y Francia quienes lo necesitaban dada la alta industrialización de éstos tres y los conflictos armados en los que se encontraban, con lo cual demandaban dicha mercancía.
- En ese mismo siglo formaron parte de la *Zollverein* (Unión Aduanera de Alemania) en donde se estableció una zona de libre comercio aprovechando nuevamente su vecindad con Bélgica, Francia y Alemania, construyendo un ferrocarril que lo interconectara con ellos y con el paso del tiempo se convirtió en uno de los centros comerciales más importantes del mundo y uno de los principales proveedores de acero y hierro del orbe. Dicho sea de paso muchos de los rascacielos que se construyeron en Nueva York o Chicago se hicieron con éstas materias originarias y producidas en Luxemburgo.
- Aprovecharon el crack financiero de 1929, adaptando su marco jurídico para el establecimiento de empresas y macro compañías con sus filiales lo que se conoce con el anglicismo de “holding”.

- En ese mismo año se establecieron grandes beneficios fiscales para atraer inversiones.
- Para la década de los 70's del siglo XX muchas empresas transnacionales principalmente estadounidenses llegan a Europa y Luxemburgo resultó muy atractivo por sus bajos costos fiscales y su avanzada legislación en cuanto a secretos bancarios y calidad de los servicios financieros y bursátiles, varios abogados y demás profesionistas asesoraron a éstas compañías para poder establecerse en dicho país y con ello el ciclo económico fue caminando mejor pues el empleo comenzó a crecer y con la demanda de profesionistas poco a poco aumentaron los salarios y con ello el nivel de vida de la población.
- Ya entrado el siglo XXI eso mismo que hicieron en 1929 y en la década de los 70's lo desarrollaron para las empresas tecnológicas y de servicios de internet.

Consecuentemente es uno de los países mejor alimentados, con el mejor PIB per cápita sólo superado por Catar como ya lo vimos y el detalle es que tampoco tiene acceso a la mar y sabiendo esto buscó las alternativas que tenía a su alcance para salir adelante, pues cabe mencionar que durante los siglos XVIII y principios del XIX era un país muy pobre y el éxodo migratorio no se hizo esperar, principalmente hacia Estados Unidos que por ese tiempo era la economía con más rápido crecimiento mundial.

#### **3.10.4.- La Alta Mar.**

La Alta Mar está regida por el principio de la libertad pues es un Patrimonio Común a la Humanidad por ende está abierta a todos los Estados no importando si son o no Ribereños.

Entre las libertades que tienen dichos Estados en éste espacio marino más allá de su Jurisdicción podemos mencionar las siguientes:

- Libertad de navegación. Aquí la única condicionante es que el Estado del pabellón ejerza de manera efectiva su Jurisdicción y control sobre los buques.
- Libertad de sobrevuelo.
- Libertad de pesca.
- Libertad de tendido de cables y tuberías submarinas.

- Libertad de construir islas artificiales y otras instalaciones permitidas por el Derecho Internacional.
- Libertad de investigación científica marina.

La característica esencial es que sea con fines pacíficos, consecuentemente lo que se prohíbe son las explosiones nucleares, la libertad de la Alta Mar no alcanza en todo caso a la exploración y explotación de los recursos situados en los fondos marinos y oceánicos y su subsuelo, además de que no se permiten las transmisiones no autorizadas difundidas desde un buque a otro en Alta Mar.<sup>52</sup> Aunado a que debe de respetarse siempre el medio ambiente marino.

Así mismo al Estado se le reconocen obligaciones como la asistencia y salvaguarda de la vida humana en éste espacio, brindar el auxilio necesario para preservarla y salvarla si es el caso así como el derecho y deber de poder perseguir a un buque pirata y poder defenderse de cualquier ataque que sufra y de igual manera todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos.

Otra obligación que se les establece a los Estados es el de adoptar las medidas que, en relación con sus respectivos nacionales, puedan ser necesarias para la conservación de los recursos vivos de la Alta Mar, o de cooperar con otros Estados en su adopción.

Los Estados cuyos nacionales exploten idénticos recursos vivos, o diferentes recursos vivos situados en la misma zona, celebrarán negociaciones con miras a tomar las medidas necesarias para la conservación de tales recursos vivos.

### **3.10.5.- La Zona Internacional de Fondos Marinos.**

Es el espacio consistente en los abismos marinos y oceánicos y su subsuelo, fuera de los límites de la Jurisdicción Nacional; éste espacio reviste de mucha importancia ya que es rico en manganeso, cobre, níquel, cobalto, molibdeno, zinc, plata, oro y platino, cortezas de hierro y manganeso depositadas en las laderas de los volcanes submarinos inactivos, hay un alto contenido de cobalto, así como nuevos microbios descubiertos, nuevos compuestos para aplicaciones industriales y químicas, también se le considera Patrimonio Común de la Humanidad, encontrándose los Estados Partes de la Convención de las Naciones Unidas Sobre Derecho del Mar obligados a velar por que las actividades en éste espacio, ya sean realizadas por ellos mismos, por empresas estatales o por personas morales que posean su nacionalidad o estén bajo su control efectivo o el de sus nacionales. La misma obligación incumbirá a las organizaciones internacionales respecto de sus actividades en ésta Zona.

---

<sup>52</sup> Remiro Brotóns, Antonio. Op. Cit. p. 690.

Cabe indicar que sin perjuicio de las normas de Derecho Internacional, los daños causados por el incumplimiento por un Estado Parte o una Organización Internacional de sus obligaciones con arreglo a esta Parte entrañarán responsabilidad; los Estados Partes u organizaciones internacionales que actúen en común serán conjunta y solidariamente responsables. Sin embargo, el Estado Parte no será responsable de los daños causados en caso de incumplimiento de esta Parte por una persona a la que haya patrocinado si ha tomado todas las medidas necesarias y apropiadas para lograr el cumplimiento efectivo de estas obligaciones.

La delimitación de ésta Zona depende lógicamente del límite exterior de las Plataformas Continentales de los Estados Ribereños, por lo tanto si bien la delimitación de la referida Zona posee un aspecto internacional, son los Estados Ribereños quienes fijan la extensión de sus respectivas Plataformas Continentales en ejercicio de su Jurisdicción, la única exigencia requerida es que el límite exterior se indique en cartas o listas de coordenadas debidamente publicadas y que se depositen ante el Secretario General de la ONU. En principio, la extensión habitual de las plataformas continentales de los Estados será de 200 millas contadas desde la línea de base del mar territorial, pero no es menos cierto que la Convención de 1982 admite una extensión máxima de 350 millas marinas para el caso de plataformas geológicas que superen las 200 millas (Plataformas Continentales amplias como ya lo vimos anteriormente).

La Zona Internacional de Fondos Marinos y Oceánicos es por curioso o raro que parezca escenario del enfrentamiento entre los países en desarrollo y los países industrializados y en razón de ello es que definió y estableció un régimen jurídico de la misma a efecto de que hubiese un aprovechamiento justo y equitativo sobre ella ya que está abierta a la utilización exclusivamente con fines pacíficos por todos los Estados, ya sean Ribereños o no, sin discriminación y sin perjuicio de demás disposiciones, la investigación científica se realizará exclusivamente con fines pacíficos y en beneficio de toda la Humanidad y precisa que las instalaciones usadas para las actividades de la referida Zona se utilizarán exclusivamente con fines pacíficos y éste régimen se articula en torno a una Organización Internacional que es la Autoridad Internacional de los Fondos Marinos, la cual es autónoma y se estableció para organizar y controlar las actividades de exploración y explotación en la misma.

A ésta Autoridad la componen tres órganos principales:

**a) Asamblea:** Elige a los miembros del Consejo, la aprobación del presupuesto anual de la Organización, también de normas, reglamentos y procedimientos relativos a la prospección, exploración y explotación de la Zona Internacional de Fondos Marinos y Oceánicos, a la gestión financiera y a la administración interna de la Autoridad, con fundamento en el artículo 160 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar.

**b) Consejo:** Se integra por 36 miembros de los cuales 18 se reparten de acuerdo con el criterio de distribución geográfica equitativa y los restantes entre 4 grupos de intereses que son:

- Los cuatro principales Estados consumidores e importadores de los minerales que se encuentren en la Zona.
- Los cuatro principales Estados exportadores de esos minerales.
- Los cuatro Estados que directamente o a través de sus nacionales hayan hecho las mayores inversiones en la preparación y realización de actividades en la Zona.
- Seis Estados en desarrollo que representen intereses especiales.

**c) Secretaría:** Desempeña las funciones que le encomienden la Asamblea y el Consejo y además actúa como fedatario en todas las sesiones de éstos Órganos y de cualquier otro Órgano subsidiario, el titular (Secretario General) deberá de rendir un informe anual sobre las actividades de la Autoridad.

Concluyendo con éste tema, sólo quiero mencionar que los artículos 186 y 188 de la multicitada Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar prevé la creación dentro del Tribunal Internacional del Derecho del Mar de una Sala de Controversias de los Fondos Marinos para conocer sobre las controversias entre Estados relativas a la interpretación o aplicación del Régimen de la Parte IX de la referida Convención, que no es otra cosa que Litis que pueden someterse a una Sala Especial del referido Tribunal, controversias entre un Estado Parte y la Autoridad relativas a actos u omisiones de uno u otro que constituyan violación de la Convención o de las normas, reglamentos o procedimientos adoptados por la Autoridad, controversias entre las partes contratantes relativas a la interpretación o aplicación de un contrato o de un plan de trabajo, controversias relativas a la denegación de un contrato o que se susciten durante su negociación y las controversias por los daños causados por actos ilícitos cometidos por la Autoridad en el ejercicio de sus facultades.

## CAPÍTULO IV.- RELACIÓN DEL DERECHO MARÍTIMO CON OTRAS RAMAS DEL DERECHO.

Dado que las actividades en la mar son multidisciplinarias, el Derecho Marítimo se relaciona con otras ramas del Derecho para ser más eficaz en cuanto a su aplicación y cumplimiento, pero sobre todo perseguir lo que ésta Ciencia Social (el Derecho) persigue que es la impartición de Justicia entre los sujetos que intervienen en éstas actividades, así que en éste Capítulo nos dedicaremos a estudiar ¿con qué otras ramas del Derecho se relaciona? Y la importancia que esto reviste.

- **Derecho Constitucional**: El Dr. Ignacio Burgoa Orihuela nos dice sobre el Derecho Constitucional lo siguiente, *“es indudable que el Derecho Constitucional integra una importante rama de la Ciencia Jurídica, o sea, de la disciplina cultural que estudio (sic) el Derecho –valga la tautología- como conjunto de normas de conducta cuyos atributos esenciales concurrentes son la bilateralidad, la imperatividad y la coercitividad. Éstos atributos distinguen a la norma jurídica de las demás normas de conducta humana”*<sup>53</sup>, luego entonces al ser la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos el ordenamiento máximo de nuestro Derecho Positivo, por supuesto que la Legislación Marítima tiene que estar supeditada no sólo a nuestra Carta Magna en lo particular sino a ésta rama del Derecho en general, no olvidando por supuesto su relación con el Derecho Internacional (que más adelante veremos) amén de los usos y costumbres que le han dado nacimiento y forma a ésta hermosa rama del Derecho que es el Derecho Marítimo.

A lo que quiero llegar es que sin el Derecho Constitucional, no podemos concebir a ninguna otra rama de la Ciencia Jurídica, pues a partir de la Carta Magna es como se establece el cómo se constituye e integra un Estado (por eso se llama “Constitución”), se establecen las bases para sus Instituciones, la División de Poderes, sus facultades, atribuciones, restricciones a las mismas y obligaciones además de los Derechos Humanos y las Garantías Individuales y más aún cuando aquí se sientan también las bases y principios lógico-jurídicos para hacer respetar tales prerrogativas y por supuesto a nuestra Ley Fundamental a través de medios de control constitucional como lo es el Juicio de Amparo por ejemplo.

Por cuanto hace a la División de Poderes, bajo mi humilde opinión ya quedó rebasada y no puede ser sólo en Ejecutivo, Legislativo y Judicial, sino que mi propuesta es que ya ésta división sea de la siguiente manera: Ejecutivo, Legislativo, Judicial, Electoral y de Control Constitucional, en el caso de éstos dos últimos para darle mayor autonomía al Tribunal Electoral del Poder Judicial de la Federación y otras instituciones encargadas de velar el Derecho Humano al sufragio que tenemos todos los ciudadanos, además de darle mayor relevancia al

---

<sup>53</sup> Burgoa Orihuela, Ignacio. *“Derecho Constitucional Mexicano”*. Ed. Porrúa. ed. 20ª. México. 2009. p. 21.



plebiscito sobre el voto y por lo que respecta al Poder de Control Constitucional que sea un órgano independiente de la Suprema Corte de Justicia de la Nación la que conozca cuestiones de inconstitucionalidad para que no sea un Tribunal que sea juez y parte a la vez, como ha estado sucediendo con la impugnación de la Ley Federal de Remuneraciones de los Servidores Públicos, por citar un caso y darle así mayor certeza a los afectados por la publicación y/o entrada en vigor de cualquier ordenamiento incluidos Tratados Internacionales que se consideren son violatorios de Derechos Humanos y Garantías Individuales y por supuesto de preceptos constitucionales.

- **Derecho Internacional (Público y Privado)**: Aquí hay tres conceptos que tenemos que tener claros y precisos para comprender mejor la relación del Derecho Marítimo con el campo de estudio del Derecho Internacional, a saber ¿qué es el Derecho Internacional?, ¿qué es el Derecho Internacional Público? Y ¿qué es el Derecho Internacional Privado?

Bien, entendemos por Derecho Internacional aquella rama del Derecho que *“regula o aspira a regular, las relaciones de los diversos Estados entre sí y con otros entes públicos internacionales, así como las relaciones de los ciudadanos de unos Estados con otros”*<sup>54</sup>, como podemos ver el Derecho Internacional tiene influencia sobre el Derecho Interno de los países en cuanto hace a la celebración de Tratados Internacionales de la materia que sea al grado de modificar dicho Derecho Interno para adaptarlo a aquél y a la inversa aunado a que los Estados tienen capacidad jurídica para poder obligarse y hacer valer su voz ante Organismos Internacionales como la ONU e incluso ante Tribunales Internacionales como la Corte Internacional de Justicia por ejemplo.

Ahora ¿qué se entiende por Derecho Internacional Público? Es así de sencillo es *“el conjunto de normas jurídicas que regulan las relaciones entre los Estados y los demás sujetos de la sociedad internacional”*<sup>55</sup>, mientras que por Derecho Internacional Privado entendemos que es el *“conjunto de disposiciones que determinan las normas aplicables a las relaciones jurídicas cuyos elementos subjetivos u objetivos se encuentran sujetos a las normas de varios Estados”*<sup>56</sup>, en consecuencia aquí estamos hablando de los derechos y obligaciones que tienen las personas físicas y morales de carácter privado con la comunidad internacional, es decir, el hecho de poder tener un pasaporte y una visa para salir o entrar desde o hacia un país determinado, el solicitar apoyo a su representación diplomática en el extranjero (Embajadas o Consulados) en pro de la defensa de sus derechos e incluso para poder cumplir con la Legislación Interna estando en el extranjero, aquí puedo citar de forma muy breve amén de que lo veamos en el transcurso de ésta obra, el hecho de que el propietario o naviero de un buque dimita un pabellón extranjero para solicitar el mexicano estando fuera del país, pues bien esto se hace a través de las Embajadas o Consulados en donde se expedirá un pasavante

---

<sup>54</sup> Enciclopedia Jurídica, cuya página de internet es <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>

<sup>55</sup> Ídem.

<sup>56</sup> Ídem.

previo a la entrega del certificado de matrícula, que es el documento comprobatorio de la nacionalidad de la embarcación.

- **Derecho Civil**: El Derecho Civil es la columna vertebral del Derecho, tan es así que quien no conozca ésta rama no puede llamarse abogado y ello es así en razón de que aquí se establecen todos los derechos y obligaciones que tenemos, además de regularse los derechos reales y todo lo relativo a elementos de existencia y validez de los actos jurídicos, en concreto los contratos para pronta referencia, la capacidad de las partes y la personalidad jurídica de los sujetos de Derecho, en fin.

El Derecho Civil puede definirse como *“el conjunto de normas jurídicas que conformando el Derecho privado general, regulan todos los aspectos atinentes a la personalidad, la familia y las relaciones patrimoniales”*<sup>57</sup>.

Puede venirnos a la mente el siguiente cuestionamiento ¿porqué es importante la relación existente entre el Derecho Civil y el Derecho Marítimo? Pues porque es aquí en donde se tendrán los fundamentos legales apropiados para la regulación de los contratos que aplican en el ámbito marítimo como los de compra-venta de embarcaciones y artefactos navales o de demás modos de adquisición, así como sus gravámenes (la hipoteca marítima), ¿qué sucede con la representación legal? Etcétera, es por ello que el Derecho Civil no puede pasar desapercibido en toda actividad humana por las cuestiones ya citadas.

- **Derecho Penal**: Se le considera como *“el conjunto de normas jurídicas (de Derecho Público Interno), cuya función es definir los delitos y señalar las penas y medidas de seguridad impuestas al ser humano que rompe el denominado contrato social, y daña con su actuación a la sociedad”*.<sup>58</sup>

Nos queda claro que toda conducta externa del individuo debe de ser regulada en pro de la sana convivencia social ahora bien ¿qué sucede cuando se afectan derechos de terceros? Partimos desde los daños civiles, regulados por el Derecho Civil pero también cuando se comete un delito el cual por supuesto debe de ser castigado y esto le corresponde al Derecho Penal y la actividad marítima no está exento de esto pues al hacerse presente dicha conducta externa claro que pueden llegar a cometerse ilícitos ya sea a bordo de una embarcación, en los puertos y hay variedad de ellos como el daño en propiedad ajena a un contenedor, al navío, un homicidio ya sea doloso o culposo, robo en fin, de ahí que el Derecho Penal también esté ínfimamente relacionado con el Derecho Marítimo.

---

<sup>57</sup> Página de internet “Guías Jurídicas Wolters Kluwer”: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTMxMDtbLUouLM\\_DxblwMDCwNzA0uQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAJzTkPTUAAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUMTMxMDtbLUouLM_DxblwMDCwNzA0uQQGZapUt-ckhlQaptWmJOcSoAJzTkPTUAAAA=WKE)

<sup>58</sup> López Guardiola, Samantha Gabriela. *“Derecho Penal I”*. Ed. Red Tercer Milenio. Tlalnepantla, Estado de México. 2012. p. 12.

- **Derecho Mercantil:** Según el abogado Roberto Mantilla Molina “es el sistema de normas jurídicas que determinan su campo de aplicación mediante la calificación de mercantiles dada a ciertos actos, regulan a éstos y la profesión de quienes se dedican a celebrarlos”<sup>59</sup>, en razón de esto no debemos olvidar que el artículo 75 del Código de Comercio me señala cuáles son los actos de comercio y en concreto, su fracción XV me indica que serán “todos los contratos relativos al comercio marítimo y a la navegación interior y exterior”.<sup>60</sup>

Palabras más, palabras menos, la navegación en general tendrá un carácter mercantil en razón de que es una actividad ejercida por comerciantes relacionados con la mar ¿a qué me refiero? A que hay transportistas que ofrecen sus servicios para trasladar mercancías de un puerto a otro y eso se hace a través de un contrato de naturaleza mercantil, a navieros que no tienen la suficiente flota para cubrir la demanda de los servicios que requieren los sujetos del Derecho Marítimo y para eso están los contratos de fletamento y ¿qué decir del conocimiento de embarque? El primer título de crédito de la Historia sólo por mencionar algunos casos para comprender mejor la relación entre el Derecho Mercantil con el Derecho Marítimo.

- **Derecho Administrativo:** De acuerdo con el abogado Andrés Serra Rojas “es el Derecho que regula la actividad del Estado al realizar la función administrativa, cualquiera que sea el órgano que la desarrolla, se forma con el conjunto de normas que crean a las instituciones administrativas y regulan su funcionamiento; pero también se integra con los principios, teoría y conclusiones de la doctrina administrativa, que inspira, funda y explica la naturaleza jurídica de la legislación administrativa, su organización y las decisiones de la Administración Pública”<sup>61</sup>, ahora vamos a ver ¿qué se entiende por Administración Pública? “es el conjunto de Órganos Administrativos que tiene como función realizar una actividad para alcanzar el bien colectivo de un estado, a partir de los Servicios Públicos, estas funciones están reguladas en su estructura y funcionamiento, normalmente por el Derecho Administrativo”.<sup>62</sup>

La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal la divide en Administración Pública Centralizada, que es la integrada por las Secretarías de Estado y el Consejo de la Judicatura Federal y en Administración Pública Paraestatal que se compone por organismos descentralizados mismos que son creados por Leyes o Decretos, cuentan con personalidad jurídica y patrimonio propios, cualquiera que

---

<sup>59</sup> “Manual de Introducción al Derecho Mercantil”, consultado directamente en la página de internet del acervo de la Biblioteca Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3259/4.pdf>

<sup>60</sup> Código de Comercio.

<sup>61</sup> Información obtenida de la página de internet “Wiki Admvo12a”: [http://es.admvo12a.wikia.com/wiki/Derecho\\_Administrativo](http://es.admvo12a.wikia.com/wiki/Derecho_Administrativo)

<sup>62</sup> Página de internet “Definición Legal”: <https://definicionlegal.blogspot.com/2012/11/la-administracion-publica.html>

sea su estructura y orden legal como lo es el Banco Nacional de Comercio Exterior (BANCOMEXT) o Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) por ejemplo.

Siempre la actividad marítima va a implicar una relación entre los entes privados y el Estado ya sean nacionales o extranjeros unos u otros.

- **Comercio Exterior:** No debemos confundir al Comercio Exterior con el Comercio Internacional pues son conceptos que se parecen pero no son lo mismo y el abogado Jorge Witker nos establece de forma clara y precisa ésta diferencia en su obra “Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México” indicándonos lo siguiente:

*“El término ‘comercio exterior’ hace referencia al intercambio comercial de un país con relación a los demás, es decir, si tomamos como referencia a México, el comercio exterior de México es aquél que éste país realiza con las diferentes naciones con las cuales comercia”<sup>63</sup> mientras que “comercio internacional es un concepto más amplio pues abarca el flujo de relaciones comerciales internacionales, sin hacer referencia a un país en específico. Es decir es el conjunto de movimientos comerciales y financieros, y en general todas aquéllas operaciones cualquiera que sea su naturaleza, que se realicen entre naciones; es pues un fenómeno universal en el que participan las diversas comunidades humanas”.<sup>64</sup>*

No nos cabe la menor duda de la íntima y estrecha relación que guardan el Comercio Exterior y el Derecho Marítimo pues una a otra se complementan y no debemos olvidar que ésta última precisamente surgió principalmente por el intercambio de bienes que se empezó a hacer a gran escala desde la Antigüedad y fue a través de la mar, ya conforme el tiempo fue pasando y el Derecho evolucionando junto con la tecnología a la par de la Humanidad, las instituciones y ordenamientos jurídicos se fueron actualizando para brindar una mayor certeza jurídica a los sujetos tanto del Derecho Marítimo como del Comercio Exterior.

- **Derecho Fiscal:** Los contadores Arturo Vázquez López y Félix Calderón Vázquez lo definen de la siguiente manera *“por Derecho Fiscal entenderemos todo lo relacionado con los ingresos del Estado provenientes de las contribuciones y las relaciones entre el Estado y los particulares en su calidad de contribuyentes (...) por tanto se considera materia fiscal lo relativo a la determinación, liquidación, pago, devolución, exención, prescripción o control de los créditos fiscales o lo referente a las sanciones que se impongan por haber infringido las leyes tributarias”*.<sup>65</sup>

---

<sup>63</sup> Witker, Jorge. “Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México”. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. ed. 3ª. México, D.F. 2008. p. 3.

<sup>64</sup> Ídem.

<sup>65</sup> Página de internet de la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México: <http://fcasua.contad.unam.mx/apuntes/interiores/docs/2005/administracion/4/1452.pdf>

Toda actividad llámese profesional o comercial se encuentra sujeta al pago de contribuciones háblese de importación, exportación, prestación de servicios como el transporte de carga a través de la mar, asesoría legal, contable, laboral, etcétera y para todo ello necesitamos documentos como los pedimentos y los comprobantes fiscales digitales (CFDI's) para poder deducir y además comprobarle al Fisco Federal ¿de dónde provienen esos ingresos?

Ahora bien ¿porqué empleo el término “contribuciones” y no “impuestos”? En primer lugar recordemos que no nada más pagamos impuestos y en segundo lugar hay qué hacer hincapié en que “contribuciones” es el concepto general e “impuestos” un concepto particular de lo que el Estado tiene derecho a percibir por parte de los contribuyentes y la división y concepto de las mismas, las encontramos en el artículo 2º del Código Fiscal de la Federación, mismo que a la letra dice:

**“ARTÍCULO 2o.- Las contribuciones se clasifican en impuestos, aportaciones de seguridad social, contribuciones de mejoras y derechos, las que se definen de la siguiente manera:**

***I.- Impuestos*** son las contribuciones establecidas en ley que deben pagar las personas físicas y morales que se encuentran en la situación jurídica o de hecho prevista por la misma y que sean distintas de las señaladas en las fracciones II, III y IV de este Artículo.

***II.- Aportaciones de seguridad social*** son las contribuciones establecidas en ley a cargo de personas que son sustituidas por el Estado en el cumplimiento de obligaciones fijadas por la ley en materia de seguridad social o a las personas que se beneficien en forma especial por servicios de seguridad social proporcionados por el mismo Estado.

***III.- Contribuciones de mejoras*** son las establecidas en Ley a cargo de las personas físicas y morales que se beneficien de manera directa por obras públicas.

***IV.- Derechos*** son las contribuciones establecidas en Ley por el uso o aprovechamiento de los bienes del dominio público de la Nación, así como por recibir servicios que presta el Estado en sus funciones de derecho público, excepto cuando se presten por organismos descentralizados u órganos desconcentrados cuando en este último caso, se trate de contraprestaciones que no se encuentren previstas en la Ley Federal de Derechos. También son derechos las contribuciones a cargo de los organismos públicos descentralizados por prestar servicios exclusivos del Estado.”<sup>66</sup>

---

<sup>66</sup> Código Fiscal de la Federación.

Como ejemplo de impuestos pagamos el Impuesto General de Importación, el Impuesto al Valor Agregado, para el caso de una importación y el segundo además de eso para lo que se adquiera en territorio nacional, tratándose de las aportaciones de seguridad social es lo que el empleador descuenta del recibo de pago al empleado para que éste último pueda tener acceso a los servicios de salud proporcionados por el Estado, en tratándose de las contribuciones de mejoras, son conceptos que no paga toda la población sino un sector de ella que se beneficia de una obra pública construida por el Estado y que puede estar o no concesionada como una carretera de cuota o el segundo piso del Periférico en la Ciudad de México por ejemplo y para el caso de los derechos pues tenemos el pago del predial, el pago por el suministro de agua o de luz y en el caso de importaciones o de exportaciones el famoso Derecho de Trámite Aduanero (DTA) que se supone debe de pagarse por la calidad del servicio que el Estado me está prestando en las Aduanas pero eso no es así ya que la realidad es que el propio artículo 49 de la Ley Federal de Derechos me indica que el cálculo del mismo se hará sobre el valor en aduanas de la mercancía (para el caso de importación) o de su valor comercial (si es exportación) lo cual será nuestra base gravable que se obtiene del 8 al millar y del 1.76 al millar sobre tales bases gravables respectivamente haciendo que el referido sea inconstitucional pero no siempre el Juicio de Amparo es una opción para no pagarlo ya que hay otros mecanismos como los señalados en las Reglas 5.1.4 y 5.1.5 de las Reglas Generales de Comercio Exterior vigentes.

Derecho Económico: El abogado italiano *Giovanni Quadri* lo define como el “conjunto de normas que regulan la acción del Estado sobre las acciones del sistema económico y las relaciones entre los agentes de la economía”<sup>67</sup>, por su parte el abogado francés *Robert Savy* nos dice que “el Derecho Económico es un conjunto de reglas tendientes a asegurar, en un momento y en una sociedad dados, un equilibrio entre los intereses particulares de los agentes económicos privados y públicos y el interés público general. Es decir para llegar a un equilibrio entre los intereses que señala, es menester la presencia de un conjunto de reglas, normas, disposiciones, etc. Que en su conjunto forman el Derecho a través del cual el Estado interviene en la Economía”.<sup>68</sup>

Una vez teniendo conocimiento de ésta rama tenemos que es bicéfala dado que se compone de dos Ciencias Sociales que a mi parecer son sumamente importantes para una sana convivencia social que son el Derecho y la Economía ya que en ésta última si tenemos un crecimiento económico alto y sostenido, se tiene la capacidad de generar empleos y con eso alcanzar estabilidad social, paz y tranquilidad amén de buscar elevar el nivel de vida de la población alcanzando

---

<sup>67</sup> Página de internet “Enciclopedia del Derecho y las Ciencias Sociales Gratis”: <https://leyderecho.org/definicion-de-derecho-economico/>

<sup>68</sup> Artículo “Conceptos fundamentales del Derecho Económico”. Escrito por Ana Victoria, tomando como referencia el libro Introducción al Derecho Económico de Moisés Gómez Granillo, Rosa Ma. Gutiérrez Rosas, Primera Edición, Editorial ESFINGE, México 2008, consultado y obtenido de la página de internet <http://derechoeconomicounimex.blogspot.com/2011/06/conceptos-fundamentales-del-derecho.html>

un Estado de Derecho que siempre debe respetarse en pro del Bien Común, ahora nada más quiero enfatizar en unos conceptos que se utilizan en Economía con sus propios términos para comprenderlos mejor y saber ¿qué función e importancia tienen con el Derecho? Así pues en la Economía a quien se le llame “sujeto” es al “agente económico” que no es otra cosa que el intermediario entre el comprador y vendedor ya sea una persona física o moral pero siempre dentro de un mercado, éstos agentes económicos los tenemos identificados de la siguiente manera:

- Agentes de valores.
- Agentes de bolsa.
- Bancos y demás instituciones crediticias.
- El Estado.
- Petróleos Mexicanos (PEMEX).
- La Comisión Federal de Electricidad (CFE).
- Agentes ejecutores de actividades económicas tanto del sector público como del privado.
- Consumidores.

El sector marítimo no está exento de éstas actividades pues fomenta el crecimiento económico, es fuente de empleos y capacitaciones, contribuye a que el ciclo económico funcione mejor para alcanzar una estabilidad social sana para que se respete el Estado de Derecho y hablando ya propiamente de servicios bancarios y bursátiles, pues invariablemente se celebran infinidad de contratos con instituciones de crédito, hay compra-venta de acciones en las bolsas de valores donde cotice una empresa naviera por ejemplo o una aseguradora como Lloyd's Shipping Register por ejemplo.

- **Derecho del Mar.**
- **Derecho Pesquero.**
- **Derecho Portuario.**

En el Capítulo I ya analizamos a detalle éstas tres ramas y su relación con el Derecho Marítimo por lo que exhorto nos remitamos al mismo para no caer en redundancias ociosas.

- **Propiedad Intelectual:** La Organización Mundial de la Propiedad Intelectual la define de la siguiente manera “*se relaciona con las creaciones*”

*de la mente; invenciones, obras literarias y artísticas así como símbolos, nombres e imágenes utilizados en el comercio”.*<sup>69</sup>

Se divide a su vez en otras tres ramas:

**a) Propiedad Industrial:** Conjunto de normas jurídicas que se encarga de regular y proteger la creación y divulgación los signos distintivos, como lo son la marca, el nombre comercial, el aviso comercial, la denominación de origen, así como las invenciones, a través de las patentes, diseños industriales, modelos de utilidad y los circuitos integrados.

**b) Derechos de Autor:** Es el conjunto de normas jurídicas encargadas de regular la creación y protección de las obras literarias, musicales, artísticas, fotográficas, cinematográficas y los programas de cómputo (software).

**c) Variedades Vegetales:** La Ley Federal de Variedades Vegetales es el ordenamiento que reconoce el “derecho de obtentor”, cuyo aval a nivel internacional lo constituye el Convenio de la Unión Internacional para la Protección de las Obtenciones Vegetales (UPOV) mismo que persigue la protección de las obtenciones vegetales a través de un derecho de Propiedad Intelectual y fue ratificado por México en el año de 1997, a raíz de que esta especie de obtenciones fueron excluidas de ser patentadas en México por la Ley de Propiedad Industrial de 1991, reformada en 1994 y que a la fecha se encuentra vigente.

La autoridad en nuestro país que regula y vigila el cumplimiento de las disposiciones legales en materia de semillas y variedades vegetales es el Servicio Nacional de Inspección y Certificación de Semillas (SNICS), órgano desconcentrado de la Secretaría de Agricultura y Desarrollo Rural (SAGARPA), encontrándose dotada de facultades tales como la protección legal de los derechos de todo aquel que obtenga nuevas variedades de plantas, la coordinación de acciones en materia de recursos fitogenéticos para la agricultura y la alimentación, así como la certificación y verificación del origen y calidad de las semillas.

Una variedad vegetal es definida como la subdivisión de una especie (agrícola, ornamental, frutal u hortaliza) que incluye a un grupo de individuos con características similares y que se considera estable y homogénea. De allí que éstas tengan que ser nuevas y diferentes para aspirar a esta clase de protección. Para mayor certidumbre jurídica, las instituciones antes mencionadas recomiendan mantener una misma denominación de la variedad vegetal en todos los países en donde se tenga un derecho de obtentor o el que resulte aplicable en la normatividad extranjera.

El ingenio humano se ha visto en la necesidad de protegerse y la relación que se tiene con el Derecho Marítimo es que tanto propietarios de buques como navieros, transportistas, consignatarios o destinatarios y demás sujetos tienen derechos que

---

<sup>69</sup> Página de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual: <https://www.wipo.int/about-ip/es/>



necesitan ser protegidos por la Propiedad Intelectual al tenor de lo ya explicado si es que son titulares (dueños del derecho) o licenciarios (beneficiarios a explotarlo ya sea para poder importar, exportar, comercializar o usar ese derecho de Propiedad Intelectual) de los mismos.

- **Derecho Informático**: El abogado lasallista y orgullosamente mexicano Julio Alejandro Téllez Valdés al respecto nos menciona que *“el Derecho Informático es una rama de las Ciencias Jurídicas que contempla a la informática como instrumento (informática jurídica) y como objeto de estudio (derecho a la informática). En función de lo anterior, es notorio que la clasificación del Derecho Informático obedece a dos vertientes fundamentales: La Informática Jurídica y el Derecho de la Informática (considerado por algunos o de manera tangencial y, a mi manera de ver, equivocada, como el Derecho Informático).”*<sup>70</sup>

Es indubitable que en pleno siglo XXI ya la tecnología es parte de nuestra vida diaria, dejando de ser un lujo o mero entretenimiento para convertirse en una necesidad, como el internet, el whatsapp, los mensajes de texto, las video llamadas, las tele o video conferencias, los correos electrónicos, el consentimiento electrónico y el valor probatorio de todo esto aunado a la tecnología aplicada a las actividades marítimo-portuarias, es por ello que no puede pasar desapercibida ésta rama del Derecho para el Derecho Marítimo.

---

<sup>70</sup> Téllez Valdés, Julio Alejandro. *“Derecho Informático”*. Ed. Mc Graw Hill. ed 4a. México, D.F. 2008. p. 9.

## CAPÍTULO V.- SUJETOS DE LA NAVEGACIÓN.

Se compone por todas las personas que intervienen en la actividad marítimo-portuaria, a saber:

**a) El capitán:** De conformidad con el artículo 28 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es la autoridad marítima a bordo y entre sus facultades son las siguientes:

- Mantener el orden y la disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el cumplimiento de éstos objetivos.
- Mantener actualizado el Diario de Navegación<sup>71</sup> y los demás libros y documentos exigidos por el Derecho Positivo Mexicano lo cual por supuesto incluye a los Tratados Internacionales de los que México sea parte.
- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal.
- Actuar como Oficial del Registro Civil y levantar testamentos marítimos en los términos que dispone el Código Civil Federal.
- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas que se encuentren a bordo.

**b) El naviero o la empresa naviera:** Con fundamento en el artículo 2º, fracción IX de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos son personas físicas o morales que teniendo bajo su propiedad o posesión uno o varios buques y/o artefactos navales se encarguen de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación, mantener en estado de navegabilidad, operar por sí mismo y explotar embarcaciones sin que necesariamente constituya su actividad principal.

**c) El constructor de los barcos:** No es otra cosa que el astillero que en el ámbito marítimo se le denomina armador o empresa armadora la cual puede ser o no necesariamente propietaria de una o más embarcaciones y de ser y además destinarlas a la navegación sobre esa misma persona recaerán dos calidades, la de propietario y naviero de la(s) embarcación(es).

**d) El agente naviero:** El artículo 22 de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos señala que el agente naviero es la persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador (transportista), bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, para que actúe en su nombre o representación como:

---

<sup>71</sup> De conformidad con el artículo 29 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el Diario de Navegación el capitán o en su defecto el primer oficial de navegación deberán registrar todos los incidentes o accidentes que durante su guardia acaeciesen.

- Agente naviero general: Que es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador como mandatario o comisionista mercantil, facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende.
- Agente naviero consignatario de buques (portuario): Entendido como la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden con relación a la embarcación en el puerto de consignación.
- Agente naviero protector: Será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario. Cabe indicar que antes de ser admitido deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado, la referida garantía será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por éste agente naviero protector comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños y gastos que se le irroguen a éste último por su culpa o negligencia.

Todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda. Además deberá ser autorizado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para actuar como tal debiendo acreditar los siguientes requisitos:

- Ser persona física de nacionalidad mexicana (aquí sí no distingue si por nacimiento o naturalización aplicando el Principio General de Derecho “donde la Ley no distingue, no debemos distinguir”) o persona moral constituida conforme a la Legislación Mexicana.
- Tener su domicilio social en territorio nacional.
- Comprobar mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero u operador.
- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

**e) Los pilotos de puerto:** También llamados prácticos son miembros de la Marina Mercante Mexicana, que previa comprobación de las condiciones técnicas que fija la Legislación Nacional Positiva, son nombrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para pilotear embarcaciones dentro de los puertos, canales, ríos, lagos y lagunas del país, debiendo guiar a los barcos a la entrada o

salida de los puertos y su presencia a bordo jamás menoscabará la autoridad del capitán pues éste es la autoridad máxima en la embarcación.

Por supuesto el piloto o práctico como se le conoce en el Derecho Español, será responsable de los daños y perjuicios causados por su culpa o negligencia durante las maniobras que se realicen bajo su dirección.

Por el pilotaje se paga un derecho en razón de ser un servicio proporcionado por el Estado que consiste en conducir las embarcaciones mediante la utilización de un piloto de puerto en las maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque y desatraque.

**f) La tripulación:** El numeral 4.696 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria, la define como *“el personal que una embarcación lleva a bordo para su maniobra y servicio”*.<sup>72</sup>

La Ley Federal del Trabajo en su artículo 187 la denomina trabajadores de los buques y menciona que serán tales los que trabajen a bordo de un buque de nacionalidad mexicana, por su parte el artículo 188 de esa misma Ley Federal establece que se entenderá por la tripulación a *“los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contramaestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador”*.<sup>73</sup>

**g) Los pasajeros:** No intervienen directamente en la navegación o en la actividad marítima pero sí forman parte importante de ellas toda vez que generan grandes divisas al utilizar los servicios de transporte de personas por mar como es el caso de los cruceros, el numeral 4.534 de la referida Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria define al pasajero como *“el que viaja en una embarcación sin formar parte de la tripulación”*.<sup>74</sup>

## 5.1.- La Marina Mercante Mexicana.

El artículo 2º, fracción VI de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos establece una definición para la Marina Mercante, a saber *“El conjunto formado por las personas físicas o morales, embarcaciones y artefactos navales que conforme a la Legislación aplicable ejerzan o intervengan en el comercio marítimo”*.<sup>75</sup>

---

<sup>72</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

<sup>73</sup> Ley Federal del Trabajo.

<sup>74</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

<sup>75</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

En resumen la marina mercante es la flota de barcos usados para el comercio y el turismo que en caso de catástrofe, pueden conformar la marina militar. Éstas flotas pueden dividirse en diversas categorías según su propósito o tamaño:

- Buques de carga seca, principalmente portacontenedores: Son las embarcaciones encargadas de transportar carga en contenedores estandarizados y se utilizan para transportar todo tipo de mercancías por todo el mundo.

### **FOTO DEL MOL TRIUMPH EL MAYOR BUQUE PORTACONTENEDORES DEL MUNDO:<sup>76</sup>**



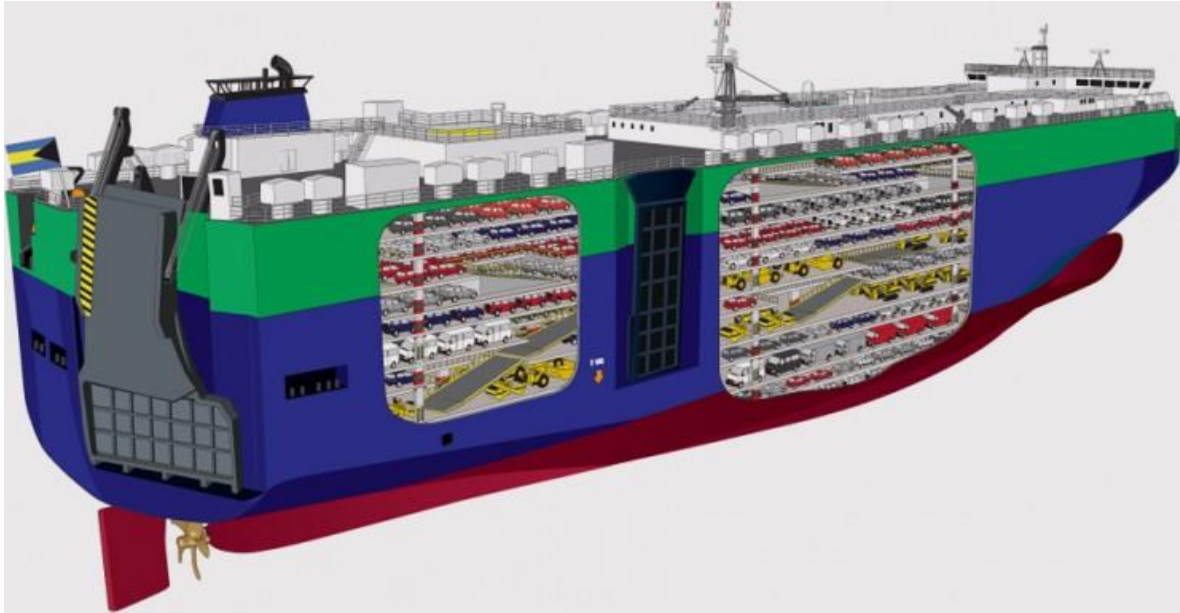
- Buques especializados: Destinados para cargas muy pesadas, o con cámaras de refrigeración o congeladores, o para el transporte de vehículos (buques Ro-Ro, denominados en español como buques de carga rodada y en inglés como buques “roll on-roll off” por las rampas que tiene para poder ingresar a la embarcación y sacarlos de ella a los vehículos que se transporten en la misma) o maquinaria especial. También aquí encontramos a los buques especiales, a los buques rompehielos (aquéllos necesarios para abrirle paso a otro en una ruta cuyas aguas estén cubiertas de hielo, muy común en las aguas que hacen frontera marítima por así decirlo entre Rusia, los países escandinavos, Canadá y Alaska con el Polo Norte por

---

<sup>76</sup> El MOL Triumph tiene una eslora de 400 metros por 60 metros de manga y casi 33 de puntal, información obtenida de la página de internet <https://vadebarcos.net/2017/03/21/mol-triumph-el-mayor-buque-portacontenedores-del-mundo-por-ahora/>

medio de las cuchillas que tiene en proa) o un buque bombero para el auxilio de la embarcación su tripulación así como erradicar un incendio a bordo.

### IMAGEN INTERNA DE UN BUQUE RO-RO:



### IMAGEN DE UN BUQUE BOMBERO:



## IMAGEN DE UN BUQUE ROMPEHIELOS:

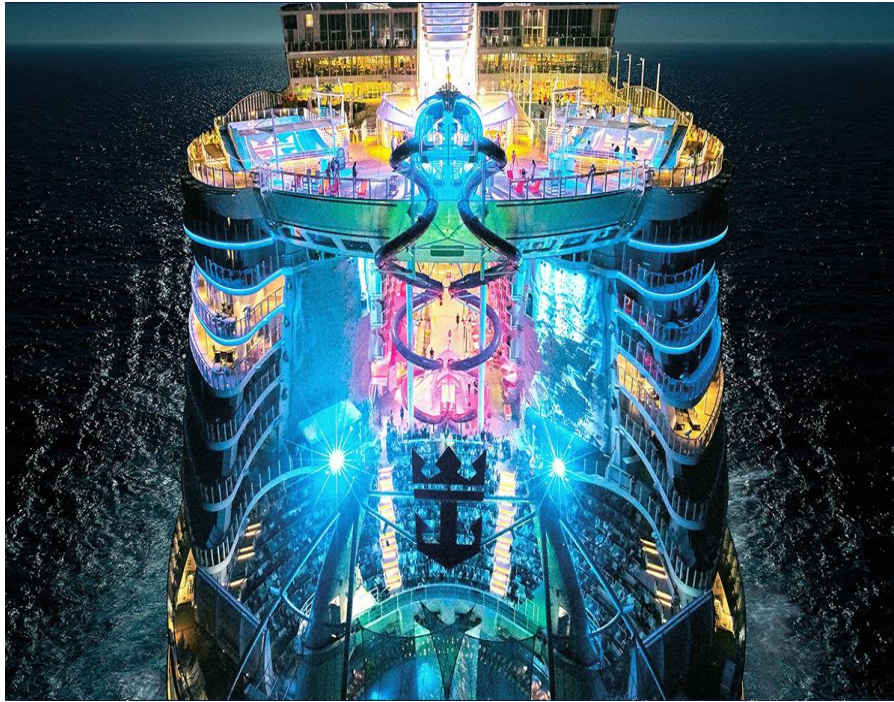


- Costeros: Son barcos más pequeños para cualquier categoría de carga que normalmente no hacen rutas transoceánicas, sino transportes a lo largo de las costas (cabotaje).
- Cruceros: Destinados para viajes de placer. El numeral 4.243 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria lo define como el buque de pasajeros que realiza recorridos turísticos tocando varios destinos en uno o más países, pudiendo transportar de cien hasta tres mil pasajeros.<sup>77</sup>

---

<sup>77</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

## IMAGEN DEL SYMPHONY OF THE SEAS EL CRUCERO MÁS GRANDE DEL MUNDO:<sup>78</sup>



- Transbordadores: La mayoría es una combinación de carga de pasajeros y automóviles, que se utilizan normalmente para rutas regulares entre dos puertos.

---

<sup>78</sup> Cuenta con 18 cubiertas, capacidad para 6,780 pasajeros y 2,100 miembros de la tripulación, mide 361 metros de eslora. Información obtenida de la página de internet <https://civitavecchia.portmobility.it/es/los-10-cruceros-mas-grandes-del-mundo#>



## FOTO DE UN BUQUE TRANSPORTADOR:



- Tanques: Destinados para el transporte de combustibles u otros líquidos, como crudo de petróleo, refinado y otros productos petrolíferos, gas licuado (como el gas natural) y productos químicos. También líquidos comestibles, como aceites vegetales, vino y otros alimentos. El sector de los tanques comprende una tercera parte del tonelaje mundial.

## FOTO DE UN BUQUE TANQUE:



Aunado a ello también nos referimos al personal que trabaja en la actividad marítima ajena a la defensa de nuestros espacios marinos ya que en éste último caso hablamos de la Marina Armada o Marina de Guerra, o sea, la Secretaría de Marina, ahora tenemos datos preocupantes de la reducción de su actividad en razón de que lo mismo ha sucedido con su principal e histórico cliente PEMEX ya que más de la mitad de la flota nacional de buques que prestan servicios costa afuera están inactivos hablando alrededor de ciento setenta embarcaciones detenidas con la consecuente pérdida de treinta mil empleos aunado a la inseguridad y vandalismo que ocurre en esa flota amarrada<sup>79</sup>, ocasionada en parte por los cerca de cien barcos extranjeros que participan en el movimiento de petrolíferos en México, teniendo aquí una incongruencia que cae en lo ilegal pues la Ley de Navegación y Comercio Marítimos es clara al establecer que la navegación de cabotaje está destinada exclusivamente a mexicanos.

Sin embargo se tiene confianza que con la reactivación de PEMEX anunciada por el actual Presidente, el Lic. Andrés Manuel López Obrador en cuanto a sus actividades exploratorias y extractivas, aunado a la actividad de los privados, será lo que saque a la Marina Mercante Nacional en los próximos años de la crisis en la que se encuentra.

#### **5.1.1.- Su composición.**

El Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima era el ordenamiento legal que me indicaba ¿cómo se compone el personal de la Marina Mercante Mexicana? Y además los títulos y certificados que deben de poseer para poder trabajar dentro de ella, ahora es el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes otorgará los títulos profesionales y expedirá los certificados de competencia, libretas de mar, libretas de identidad marítima y certificados de aptitud, para los tripulantes de cualquier embarcación de la Marina Mercante Nacional y el personal que debe poseer título profesional, expedido también por esa misma Secretaría es el siguiente:

##### **1.- DE CUBIERTA:**

- Piloto naval.
- Capitán de marina.
- Capitán de altura.

##### **2.- DE MÁQUINAS:**

- Maquinista naval.

---

<sup>79</sup> Informe anual correspondiente a 2015 proporcionado en la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC): <https://portalportuario.cl/marina-mercante-mexicana-continua-en-crisis/>

- Primer maquinista naval.
- Jefe de máquinas.

### **3.- PERSONAL QUE DEBE POSEER CERTIFICADO DE COMPETENCIA:**

- Patrón motorista.
- Patrón mariner.
- Patrón de río de tercera.
- Patrón de río de segunda.
- Patrón de río de primera.
- Patrón de draga fija.
- Patrón de draga móvil.
- Patrón de costa.
- Patrón pescador.
- Patrón de pesca de litoral.
- Patrón de pesca costera.
- Capitán de pesca oceánica.
- Técnico en conservación de pesca.
- Tercer motorista.
- Segundo motorista.
- Primer motorista.
- Tercer motorista pescador.
- Segundo motorista pescador.
- Primer motorista pescador.
- Motorista de pesca oceánica.
- Ingeniero Electricista.
- Ingeniero Electrónico.

Así mismo se establece ¿quién es el personal que debe poseer certificado de competencia especial? Y ¿quién debe poseer libreta de mar? Respectivamente, a saber:

- Capitán y oficiales en buques tanque.
- Capitán y oficiales en buques tanque para gases licuados.
- Capitán y oficiales en buques tanque para graneles y productos químicos.
- Patrón de yates y embarcaciones de recreo.
- Radioperador.
- Radiotelegrafista.
- Médico Naval.
- Técnico de pesca.

### **1.- DE CUBIERTA:**

- De cubierta.
- Mariner.

- Timonel.
- Contramaestre.
- Marinero de draga.
- Dragador de tercera.
- Dragador de segunda.
- Dragador de primera.
- Marinero pescador clase B.
- Marinero pescador clase A.
- Jefe de cubierta clase B.
- Jefe de cubierta clase A.

## **2.- DE MÁQUINAS:**

- Ayudante de máquinas.
- Motorista engrasador.
- Operario en refrigeración.
- Fogonero turbinista.
- Operario mecánico especialista.
- Operario electricista.
- Operario en electrónica.
- Operario carpintero.
- Operario instrumentista.
- Operario turbinista.
- Bombero de buque tanque.
- Ayudante de motorista pescador.
- Cabo de vida.
- Buzo.

## **3.- DE CÁMARA:**

- De cámara.
- Ayudante de cocina.
- Segundo camarero.
- Primer camarero.
- Segundo cocinero.
- Primer cocinero.
- Mayordomo.
- De auxilios médicos.
- Enfermero naval.

Los documentos en cuestión me los define el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de la siguiente manera:

- Certificado de Competencia: Es el documento expedido por la Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de

Comunicaciones y Transportes que constituye prueba sobre el nivel y capacidad técnica del Personal de la Marina Mercante, y le acredita para desempeñar un cargo a bordo de Embarcaciones Menores en aguas interiores.

- Certificado de Competencia Especial: Es el documento por el que se acredita el nivel de profesionalización alcanzado por el Personal de la Marina Mercante, conforme a la capacitación y alcance de competencia, exigida por el Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar.
- Certificado de Seguridad: El documento aprobado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y firmado por el Oficial de Supervisión de Seguridad Marítima, que avala que las inspecciones efectuadas a la Embarcación o Artefacto Naval, demuestran que cumplen con los requisitos establecidos en el presente Reglamento y en su caso, con la normativa internacional aplicable.
- Libreta de Mar: Documento que otorga la referida Dirección General de Marina Mercante dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a través de las Capitanías de Puerto al Personal Subalterno de la Marina Mercante, para acreditar su capacidad para desempeñar un cargo determinado a bordo de una Embarcación.

Todo el personal previamente citado constituye a la Marina Mercante Mexicana, respecto a la autoridad marítima la vamos a tratar en el Subcapítulo siguiente, ahora bien las notas importantes que podemos mencionar con respecto a éste tema, son las siguientes:

- a)** La Secretaría de Comunicaciones y Transportes, al formular los programas de estudios para los distintos niveles de las escuelas náuticas y del Centro de Capacitación de la Marina Mercante consultará a la Cámara Nacional de Transportes y Comunicaciones, para conocer sus opiniones y sugerencias.
- b)** Los títulos profesionales que sean expedidos por dicha Secretaría serán firmados por el Secretario del Ramo, es decir el de Educación Pública.
- c)** Los exámenes profesionales serán teóricos y prácticos, así como escritos y orales. Los temas serán enviados al buque escuela y a las escuelas náuticas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- d)** Los exámenes profesionales para pilotos navales tendrán lugar en el buque escuela, cuando el alumno haya cursado las asignaturas que se indican en el plan de estudios.

e) Cuando un alumno no sea aprobado en su examen profesional, sustentará un nuevo examen en una escuela náutica, después de acreditar seis meses de embarque y se le expedirá el título correspondiente.

## 5.2.- La Autoridad Marítima.

Desde la Época Colonial hasta todavía la década de los años sesentas del siglo XX, la autoridad marítima en México recaía en las instituciones castrenses, partiendo desde la Secretaría de Guerra, la Secretaría de Guerra y Marina, la Secretaría de la Defensa Nacional por un lado y por el otro su homónima de Marina Armada de México, pero es hasta el periodo del presidente José Guillermo Abel López Portillo (gobernó del 1º de Diciembre de 1976 al 30 de Noviembre de 1982) cuando se realiza una profunda reforma administrativa, que ya se venía gestando desde la referida década de los sesentas, derivándose de la entonces Ley de Secretarías y Departamentos de Estado la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, ordenamiento que no sólo cambia de nombre sino que sufre importantes reformas que incluyen las relativas a las competencias de la Secretaría de Marina, en que le segregan entre otras atribuciones la materia de la Marina Mercante a favor de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.<sup>80</sup>

Ahora en ésta segunda década del siglo XXI que ya está próxima a concluir nos preguntamos ¿quién es la autoridad marítima en México? Hasta el mes de Junio de 2017 lo fue exclusivamente la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ajenas a las cuestiones de protección de la Soberanía y seguridad marítima que recaía en la Secretaría de Marina, pero ahora la autoridad marítima recae en dos Secretarías de Estado que son justamente éstas la de Comunicaciones y Transportes y la de Marina, la primera se encarga del ejercicio de la Soberanía, protección y seguridad marítima y a su vez **AMBAS** se van a encargar de todo lo relativo a la Marina Mercante en el ámbito de sus respectivas competencias, así mismo se entenderá que en el extranjero la autoridad marítima mexicana serán los capitanes de las embarcaciones mexicanas y el cónsul mexicano en el extranjero, de esto último no hay duda pero sí necesitamos tener bien presente ¿en quién recae la autoridad marítima y quién es? Para efectos de la Zona Económica Exclusiva y las costas de nuestro país y para esto tenemos que analizar conjuntamente diversos ordenamientos que son:

- La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.
- La Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- La Ley Federal del Mar.
- La Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

---

<sup>80</sup> Castañeda Rivas, María Leoba (y otros). Op. Cit. p. 11.

- La Ley Orgánica de la Armada de México.
- El Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- El Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.

El artículo 6º de la Ley Federal del Mar señala que la Soberanía de la Nación así como sus derechos de Soberanía, jurisdicciones y competencias dentro de los límites de las respectivas zonas marinas se ejercerán según lo dispuesto en nuestra Constitución, el Derecho Internacional y la Legislación Nacional aplicable a:<sup>81</sup>

- Las obras, islas artificiales, instalaciones y estructuras marinas.
- El régimen aplicable a los recursos marinos vivos, inclusive su conservación y utilización.
- El régimen aplicable a los recursos marinos no vivos, inclusive su conservación y utilización.
- El aprovechamiento económico del mar, inclusive la utilización de minerales disueltos en sus aguas, la producción de energía eléctrica o térmica derivada de las mismas, de las corrientes y de los vientos, la captación de energía solar en el mar, el desarrollo de la zona costera, la maricultura, el establecimiento de parques marinos nacionales, la promoción de la recreación y el turismo y el establecimiento de comunidades pesqueras.
- La protección y preservación del medio marino, inclusive la prevención de su contaminación.
- La realización de actividades de investigación científica marina.

Pasemos a analizar de forma conjunta las atribuciones señaladas para la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina en la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal para desglosar la esencia de éste precepto y saber ¿en qué momento interviene una u otra dependencia?

<b>FACULTADES DE LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES</b>	<b>FACULTADES DE LA SECRETARÍA DE MARINA</b>
<b>ARTÍCULO 36.-</b> A la Secretaría de Comunicaciones y Transportes corresponde el despacho de los siguientes asuntos:	<b>ARTÍCULO 30.-</b> A la Secretaría de Marina corresponde el despacho de los siguientes asuntos:

<sup>81</sup> Ídem. p. 12.

<p><u>I.- Formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte, con la intervención que las leyes otorgan a la Secretaría de Marina respecto al transporte por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país;</u></p> <p><b>I Bis.-</b> Elaborar y conducir las políticas de telecomunicaciones y radiodifusión del Gobierno Federal;</p> <p><b>II.-</b> Regular, inspeccionar y vigilar los servicios públicos de correos y telégrafos y sus servicios diversos;</p> <p><b>III.-</b> Se deroga.</p> <p><b>IV.-</b> Otorgar concesiones y permisos para establecer y operar servicios aéreos en el territorio nacional, fomentar, regular y vigilar su funcionamiento y operación, así como negociar convenios para la prestación de servicios aéreos internacionales;</p> <p><b>V.-</b> Regular y vigilar la administración de los aeropuertos nacionales, conceder permisos para la construcción de aeropuertos particulares y vigilar su operación;</p> <p><b>VI.-</b> Administrar la operación de los servicios de control de tránsito, así como de información y seguridad de la navegación aérea;</p> <p><b>VII.-</b> Construir las vías férreas, patios y terminales de carácter federal para el establecimiento y explotación de ferrocarriles, y la vigilancia técnica de su funcionamiento y operación;</p> <p><b>VIII.-</b> Regular y vigilar la administración del sistema ferroviario;</p>	<p><u>I.- Organizar, administrar y preparar la Armada;</u></p> <p><u>II.- Manejar el activo y las reservas de la Armada en todos sus aspectos;</u></p> <p><u>III.- Conceder licencias y retiros, e intervenir en las pensiones de los miembros de la Armada;</u></p> <p><b>IV.- Ejercer:</b></p> <p><b>a. La soberanía en el mar territorial, su espacio aéreo y costas del territorio;</b></p> <p><b>b. Vigilancia, visita, inspección u otras acciones previstas en las disposiciones jurídicas aplicables en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias.</b></p> <p>Quando en ejercicio de estas funciones, se presente la posible comisión de un hecho que la ley señale como delito, se pondrá a disposición ante la autoridad competente a las personas, objetos, instrumentos y productos relacionados al mismo, y</p> <p><u>c. Las medidas y competencias que le otorguen los ordenamientos legales y los instrumentos internacionales de los que México sea parte, en la Zona Contigua y en la Zona Económica Exclusiva.</u></p> <p><b>V.- Ejercer la autoridad en las zonas marinas mexicanas, en las materias siguientes:</b></p> <p><b>a) Cumplimiento del orden jurídico nacional en las materias de su competencia;</b></p>
--	---



<p><b>IX.-</b> Otorgar concesiones y permisos para la explotación de servicios de autotransportes en las carreteras federales y vigilar técnicamente su funcionamiento y operación, así como el cumplimiento de las disposiciones legales respectivas;</p> <p><b>X.-</b> (Se deroga).</p> <p><b>XI.-</b> Participar en los convenios para la construcción y explotación de los puentes internacionales;</p> <p><b>XII.-</b> <u>Fijar las normas técnicas del funcionamiento y operación de los servicios públicos de comunicaciones y transportes y las tarifas para el cobro de los mismos, así como otorgar concesiones y permisos y fijar las tarifas y reglas de aplicación de todas las maniobras y servicios marítimos, portuarios, auxiliares y conexos relacionados con los transportes o las comunicaciones; y participar con la Secretaría de Hacienda y Crédito Público en el establecimiento de las tarifas de los servicios que presta la Administración Pública Federal de comunicaciones y transportes;</u></p> <p><b>XIII.-</b> <u>Fomentar la organización de sociedades cooperativas cuyo objeto sea la prestación de servicios de comunicaciones y transportes;</u></p> <p><b>XIV.-</b> <u>Regular, promover y organizar la marina mercante;</u></p> <p><b>XV.-</b> <u>Establecer los requisitos que deban satisfacer el personal técnico de la aviación civil, marina mercante, servicios públicos de transporte terrestre, así como conceder las licencias y autorizaciones respectivas;</u></p>	<p><b>b) Seguridad marítima, salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y búsqueda y rescate para salvaguardar la vida humana en la mar y el control de tráfico marítimo;</b></p> <p><b>c) Vertimiento de desechos y otras materias al mar distintas al de aguas residuales, y</b></p> <p><b>d) Protección marítima y portuaria, en los términos que fijan los tratados internacionales y las leyes de la materia, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal;</b></p> <p><b>VI.-</b> <u>Dirigir la educación pública naval;</u></p> <p><b>VII.-</b> <u>Mantener el estado de derecho en las zonas marinas mexicanas, costas y recintos portuarios, ejerciendo funciones de guardia costera a través de la Armada;</u></p> <p><b>VII Bis.-</b> <u>Establecer y dirigir el Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en la mar;</u></p> <p><b>VII Ter.-</b> <u>Regular, vigilar la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar y supervisar a la marina mercante;</u></p> <p><b>VII Quáter.-</b> <u>Administrar y operar el señalamiento marítimo, así como proporcionar los servicios de información y seguridad para la navegación marítima;</u></p> <p><b>VIII.-</b> <u>Inspeccionar los servicios de la Armada;</u></p>
---	---

<p><b><u>XVI.- Regular las comunicaciones y transportes por agua;</u></b></p> <p><b><u>XVII.- Participar con la Secretaría de Marina en la aplicación de las medidas en materia de seguridad y protección marítima;</u></b></p> <p><b><u>XVIII.- Construir, reconstruir y conservar las obras marítimas, portuarias y de dragado;</u></b></p> <p><b><u>XIX.- Adjudicar y otorgar contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; así como coordinar en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento, salvo los asignados a la Secretaría de Marina;</u></b></p> <p><b><u>XX.- Administrar los puertos centralizados y coordinar los de la administración paraestatal, y otorgar concesiones y permisos para la ocupación de las zonas federales dentro de los recintos portuarios;</u></b></p> <p><b><u>XXI.- Construir y conservar los caminos y puentes federales, incluso los internacionales; así como las estaciones y centrales de autotransporte federal;</u></b></p> <p><b><u>XXII.- Construir y conservar caminos y puentes, en cooperación con los gobiernos de las entidades federativas, con los municipios y los particulares;</u></b></p> <p><b><u>XXIII.- Construir aeropuertos federales y cooperar con los gobiernos de los</u></b></p>	<p><b><u>IX.- Construir, reconstruir y conservar las obras portuarias que requiera la Armada;</u></b></p> <p><b><u>X.- Establecer y administrar los almacenes y estaciones de combustibles y lubricantes de la Armada;</u></b></p> <p><b><u>XI.- Ejecutar los trabajos hidrográficos de las costas, islas, puertos y vías navegables, así como organizar el archivo de cartas marítimas y las estadísticas relativas;</u></b></p> <p><b><u>XII.- Intervenir en el otorgamiento de permisos para expediciones o exploraciones científicas, extranjeras o internacionales en aguas nacionales;</u></b></p> <p><b><u>XIII.- Intervenir en la administración de la justicia militar;</u></b></p> <p><b><u>XIV.- Construir, mantener y operar astilleros, diques, varaderos, dragas, unidades y establecimientos navales y aeronavales, para el cumplimiento de la misión de la Armada de México, así como prestar servicios en el ámbito de su competencia que coadyuven al desarrollo marítimo nacional, de conformidad con las disposiciones aplicables y en concordancia con las políticas y programas que para dicho desarrollo determine la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y las demás dependencias que tengan relación con el mismo;</u></b></p> <p><b><u>XV.- Emitir opinión con fines de seguridad nacional en los proyectos de construcción de toda clase de vías generales de comunicación por agua y sus partes, relacionados con la ingeniería portuaria marítima y señalamiento marino;</u></b></p>
--	--

<p>Estados y las autoridades municipales, en la construcción y conservación de obras de ese género;</p> <p><b>XXIV.-</b> Otorgar concesiones o permisos para construir las obras que le corresponda ejecutar;</p> <p><b>XXV.-</b> <u>Cuidar de los aspectos ecológicos y los relativos a la planeación del desarrollo urbano, en los derechos de vía de las vías federales de comunicación;</u></p> <p><b>XXVI.-</b> <u>Promover y, en su caso, organizar la capacitación, investigación y el desarrollo tecnológico en materia de comunicaciones y transportes, y</u></p> <p><b>XXVII.-</b> Los demás que expresamente le fijen las leyes y reglamentos.</p>	<p><b>XVI.-</b> Organizar y prestar los servicios de sanidad naval;</p> <p><b>XVII.-</b> Programar, fomentar, desarrollar y ejecutar, sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias, los trabajos de investigación científica y tecnológica en las ciencias marítimas, creando los institutos de investigación necesarios;</p> <p><b>XVIII.-</b> Integrar el archivo de información oceanográfica nacional, y</p> <p><b>XIX.-</b> Celebrar acuerdos en el ámbito de su competencia con otras dependencias e instituciones nacionales o extranjeras, en los términos de los tratados internacionales y conforme a la legislación vigente;</p> <p><b>XX.-</b> Ejercer acciones para llevar a cabo la defensa y seguridad nacionales en el ámbito de su responsabilidad, en términos de las disposiciones jurídicas aplicables;</p> <p><b>XXI.-</b> Participar y llevar a cabo las acciones que le corresponden dentro del marco del sistema nacional de protección civil para la prevención, auxilio, recuperación y apoyo a la población en situaciones de desastre;</p> <p><b>XXII.-</b> Adquirir, diseñar y fabricar armamento, municiones, vestuario, y toda clase de medios navales e ingenios materiales, así como intervenir en la importación y exportación de éstos, cuando, sean de uso exclusivo de la Secretaría de Marina-Armada de México;</p> <p><b>XXIII.-</b> Prestar los servicios auxiliares que requiera la Armada, así como los servicios de apoyo a otras</p>
---	---

	<p>dependencias federales, de las entidades federativas y de los municipios que lo soliciten o cuando así lo señale el titular del Ejecutivo Federal;</p> <p><b>XXIV.-</b> Intervenir, en el ámbito de su responsabilidad, en la protección y conservación del medio ambiente marino sin perjuicio de las atribuciones que correspondan a otras dependencias;</p> <p><b>XXV.-</b> <u>Inspeccionar, patrullar y llevar a cabo labores de reconocimiento y vigilancia para preservar, las Áreas Naturales Protegidas, en coordinación con las autoridades competentes y de conformidad con las disposiciones aplicables, y</u></p> <p><b>XXVI.-</b> Las demás que le atribuyan expresamente las leyes y reglamentos.</p>
--	--

En resumen podemos decir que no se ha perdido las figuras de la **MARINA DE GUERRA** y **MARINA DE PAZ**, representadas por así decirlo por las Secretarías de Marina y de Comunicaciones y Transportes respectivamente, en consecuencia todo lo que tenga que ver con vigilancia, protección de la Soberanía nacional en la mar así como la expedición de permisos para la investigación científica marina tanto por nacionales como extranjeros le corresponderá a la citada **SECRETARÍA DE MARINA**, en contraste todo lo que **NO** tenga que ver con éstas cuestiones de seguridad, vigilancia y protección de la mar, será competencia de la referida **SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES**, lo que sí es que **AMBAS** se coadyuvarán en la formulación y conducción de las políticas y programas para el desarrollo del transporte de mercancías y/o de personas por agua, así como de las comunicaciones, de acuerdo a las necesidades del país así como de la Adjudicación y otorgamiento de contratos, concesiones y permisos para el establecimiento y explotación de servicios relacionados con las comunicaciones por agua; coordinación en los puertos marítimos y fluviales las actividades y servicios marítimos y portuarios, los medios de transporte que operen en ellos y los servicios principales, auxiliares y conexos de las vías generales de comunicación para su eficiente operación y funcionamiento.

Por cuanto a la educación y preparación académica de su personal, tenemos a las escuelas de la marina mercante y las correspondientes a la Secretaría de Marina donde en éstas últimas no tiene injerencia la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Complementamos lo anterior con lo que nos dice el artículo 8° de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mismo que a la letra dice:

**“ARTÍCULO 8.- Son atribuciones de la Secretaría, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:**

**I. Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante, y de los puertos nacionales, con apego a las disposiciones establecidas en esta Ley y demás disposiciones jurídicas aplicables;**

**II. Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a esta Ley le corresponden; ser la ejecutora de los mismos, y ser su intérprete en la esfera administrativa;**

**III. Llevar el Registro Público Marítimo Nacional;**

**IV. Integrar la información estadística del transporte marítimo mercante;**

**V. Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua, así como verificar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso, tratándose de embarcaciones mayores;**

**VI. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo;**

**VII. Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente, de acuerdo con esta Ley y su Reglamento;**

**VIII. Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, así como otorgar certificados de competencia en los términos de esta Ley y su Reglamento; vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos en su caso;**

**IX. Participar con la SEMAR en la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar;**

**X. Establecer en coordinación con la SEMAR, las medidas de Protección Portuaria que aplicará el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;**

*XI. Establecer las bases de regulación de tarifas en la prestación de los servicios marítimos en el territorio nacional, incluidos los de navegación costera y de aguas interiores, cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva;*

*XII. Solicitar la intervención de la Secretaría de Economía, cuando presuma la existencia de prácticas comerciales internacionales violatorias de la legislación nacional en materia de comercio exterior, así como de los Tratados Internacionales;*

*XIII. Solicitar la intervención de la Comisión Federal de Competencia Económica, cuando presuma la existencia de prácticas violatorias a la Ley Federal de Competencia Económica, así como coadyuvar en la investigación correspondiente;*

*XIV. Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias que le correspondan conforme a este ordenamiento, y*

*XV. Las demás que señalen otras disposiciones jurídicas aplicables.” (Énfasis añadido).*

En resumen **LA SECRETARÍA DE COMUNICACIONES Y TRANSPORTES** se va a enfocar por que así se lo exige nuestro Derecho Positivo a:

- Planear, formular y conducir las políticas y programas para el desarrollo del transporte por agua; de la Marina Mercante y de los puertos nacionales.
- Representar a México en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima **QUE SEA AJENA A LAS CUESTIONES DE DEFENSA NACIONAL, DE DEFENSA, VIGILANCIA Y PROTECCIÓN DE LA SOBERANÍA DE LA MAR.**
- Algo muy importante, llevar el Registro Público Marítimo Nacional, que es donde se inscriben todos los hechos y actos jurídicos relacionados con la actividad marítimo-portuaria, como la hipoteca marítima o los documentos que acrediten la propiedad de embarcaciones o artefactos navales por ejemplo.
- Integrar la información estadística del transporte marítimo mercante y civil.
- Otorgar permisos y autorizaciones de navegación para prestar servicios en vías generales de comunicación por agua y verificar su cumplimiento así como revocarlos o suspenderlos en su caso.

- Organizar, regular y en su caso, prestar servicios de control de la navegación en los recintos portuarios y zonas de fondeo.
- Regular y vigilar que el servicio de pilotaje se preste en forma segura y eficiente.
- Organizar, promover y regular la formación y capacitación del personal de la Marina Mercante, así como otorgar certificados de competencia ya estudiados, vigilar su cumplimiento y revocarlos o suspenderlos si es el caso.
- Participar con la Secretaría de Marina en la seguridad de la navegación y salvaguarda de la vida humana en el mar; **NÓTESE** como aquí ambas autoridades se apoyan para la preservación del bien jurídico tutelado por excelencia e invaluable: La vida humana.
- Establecer en coordinación con dicha Secretaría de Marina, las medidas de Protección Portuaria que aplicará el Centro Unificado para la Protección Marítima y Portuaria establecido en la Ley de Puertos (CUMAR).
- Sancionar cualquier infracción que se haga a la Legislación Marítima AJENA A LAS CUESTIONES DE DEFENSA NACIONAL, DE DEFENSA, VIGILANCIA Y PROTECCIÓN DE LA SOBERANÍA DE LA MAR.

Por su parte el artículo 8º bis de esa misma Ley de Navegación y Comercio Marítimos me indica lo siguiente:

***“ARTÍCULO 8 Bis.- Son atribuciones de la SEMAR, sin perjuicio de las que correspondan a otras dependencias de la Administración Pública Federal:***

***I. Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos;***

***II. Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana;***

***III. Vigilar que las vías generales de comunicación por agua y la navegación, cumplan con las condiciones de seguridad y señalamiento marítimo;***

***IV. Vigilar la seguridad de la navegación y la salvaguarda de la vida humana en el mar;***

**V. Organizar, regular y, en su caso, prestar servicios de ayudas a la navegación y radiocomunicación marítima;**

**VI. Inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas, el cumplimiento de los Tratados Internacionales, la legislación nacional, los reglamentos y las normas oficiales mexicanas en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, así como de prevención de la contaminación marina por embarcaciones;**

**VII. Inspeccionar a las embarcaciones extranjeras, de conformidad con los Tratados Internacionales;**

**VIII. Otorgar autorización de inspectores a personas físicas, para que realicen la verificación y certificación del cumplimiento de lo que establezcan los Tratados Internacionales, y la legislación nacional aplicable, manteniendo la supervisión sobre dichas personas;**

**IX. Establecer y organizar un servicio de vigilancia, seguridad y auxilio para la navegación en zonas marinas mexicanas;**

**X. Realizar las investigaciones y actuaciones, así como designar peritos facultados profesionalmente en la materia en los términos del reglamento respectivo y emitir dictámenes de los accidentes e incidentes marítimos, fluviales y lacustres;**

**XI. Coadyuvar en el ámbito de su competencia con la autoridad laboral, para el cumplimiento de la resolución de los conflictos marítimos de naturaleza laboral;**

**XII. Imponer sanciones por infracciones a esta Ley, a sus reglamentos, y a los Tratados Internacionales vigentes en las materias que le correspondan en términos del presente artículo;**

**XIII. Nombrar y remover a los capitanes de puerto;**

**XIV. Establecer en coordinación con la Secretaría, la Protección Marítima que aplicará el CUMAR, conforme a lo dispuesto en la Ley de Puertos;**

**XV. Dirigir, organizar y llevar a cabo la búsqueda y rescate para la salvaguarda de la vida humana en el mar en las zonas marinas mexicanas, así como coordinar las labores de auxilio y salvamento en caso de accidentes o incidentes de embarcaciones y en los recintos portuarios;**



**XVI. Integrar la información estadística de los accidentes en las zonas marinas mexicanas;**

**XVII. Administrar los registros nacionales de la gente de mar y de embarcaciones, conforme a lo dispuesto en el reglamento respectivo;**

**XVIII. Representar al país en las negociaciones de los Tratados Internacionales en materia marítima respecto de las atribuciones que conforme a esta Ley le corresponden; ser la ejecutora de los mismos, y ser su intérprete en la esfera administrativa, y**

**XIX. Las demás que señalen otras disposiciones jurídicas aplicables.” (Énfasis añadido).**

Nos queda claro que todo lo que tenga que ver con protección, seguridad y vigilancia de la Soberanía en la mar así como eso mismo pero en cuando al medio ambiente marino le corresponde a la Secretaría de Marina, pero como podemos ver en éste precepto que acabamos de analizar hay dos contradicciones que pueden generar incertidumbre a los sujetos del Derecho Marítimo:

- Abanderar y matricular las embarcaciones y los artefactos navales mexicanos. Aquí la pregunta es ¿porqué la Secretaría de Marina si quien lleva el Registro Público Marítimo Nacional es la homónima de Comunicaciones y Transportes? Y es el caso que nos ocupa que los certificados de matrícula documentos comprobatorios de la nacionalidad de todo buque, deben de constar en el referido Registro.
- Certificar las singladuras, expedir las libretas de mar e identidad marítima del personal embarcado de la Marina Mercante mexicana. ¿Acaso no vimos que esto le corresponde a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por medio del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos? Entonces con fundamento en el Principio de Supremacía Constitucional, ¿tendremos que someternos a lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos? Es la otra pregunta que nos hacemos ¿qué sucede con el Principio *Pro Homine Pro Persona*? En donde un ordenamiento que reconozca un mejor derecho independientemente de la jerarquía del ordenamiento jurídico en cuestión sea de igual, inferior o superior jerarquía.

Ya para concluir con éste tema me permito compartir las siguientes palabras del Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz en su Conferencia Magistral “*El ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y su importancia para el desarrollo de México*”:

*“En este sentido, el Ejecutivo Federal transfirió atribuciones a la Secretaría de Marina (SEMAR) para ejercer la Autoridad Marítima Nacional, a fin de garantizar*

*el cumplimiento de los instrumentos internacionales, acuerdos regionales y la legislación nacional en asuntos marítimos, además de fortalecer el nivel de seguridad y protección a las actividades productivas. Asimismo, se estableció que las actividades comerciales de administración, fomento y desarrollo portuario, y en general toda actividad productiva, de negocios y generadora de recursos económicos, permanece bajo la coordinación y supervisión de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT).*

*Derivado de lo anterior, a partir del 17 de junio de 2017 se ejerce esta autoridad mediante el binomio compuesto por las atribuciones de las Capitanías de Puerto, y los medios operativos con los cuales la Armada de México ejerce las funciones de guardia costera. Con el ejercicio firme, transparente y eficaz de la Autoridad Marítima Nacional, generamos protección y seguridad marítima portuaria para el desarrollo estratégico.”*<sup>82</sup>(Énfasis añadido).

No necesitamos redundas que la autoridad marítima se ejerce de manera conjunta entre la Secretaría de Marina y la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y es aquí cuando retomamos la sugerencia que han hecho en su momento el Dr. Raúl Cervantes Ahumada y quien lo sigue haciendo es el Dr. Omar Olvera de Luna de que exista una **SECRETARÍA DEL MAR**, sin que esto represente una carga burocrática amén de lo que también comentamos con anterioridad, la necesidad de contar con Tribunales Marítimos pues dada la importancia que tienen nuestros mares éstos temas no pueden pasar desapercibidos, máxime cuando deben existir otras divisiones cuyas funciones presentan otras características diferentes como lo son las relativas a las flotas pesquera, turística y las acciones de preservación y conservación del medio ambiente marino que contribuiría a un sano desarrollo socioeconómico que México necesita y así evitar que haya conflictos competenciales como llega a suceder con las referidas Secretarías y solamente en opinión de Un Servidor, dejar las cuestiones de vigilancia y protección de la Soberanía a la Secretaría de Marina haciendo las veces de una guardia costera y apoyarse en caso de ser necesario con la Policía Federal y la todavía existente Administración General de Aduanas del Servicio de Administración Tributaria<sup>83</sup> de

---

<sup>82</sup> Conferencia Magistral “El ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y su importancia para el desarrollo de México”. Impartida por el Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, la cual puede consultarse en la siguiente página de internet: [https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316341/Libro\\_Autoridad\\_Mar\\_tima\\_Nacional.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316341/Libro_Autoridad_Mar_tima_Nacional.pdf)

<sup>83</sup> Aquí solamente quiero compartirles que también es necesaria la creación de la **SECRETARÍA DE COMERCIO EXTERIOR Y ADUANAS**, también es importante para México ya que nuestra actividad comercial internacional ha aumentado mucho en los últimos treinta años y se ha convertido en uno de los factores clave de la economía, lo que buscamos entre otras cosas es evitar tanta burocracia y trabas con las que se topan los importadores, exportadores, agentes aduanales y emprendedores que quieren dedicarse al Comercio Exterior y que ya no lo quieren hacer por la diferencia de criterios no nada más entre las propias Aduanas del país sino también con autoridades que intervienen en dicha actividad como COFEPRIS, el IMPI, SEMARNAT, SAGARPA y la Secretaría de Economía, a veces por falta de capacitación que es sumamente necesaria para que la autoridad esté a la altura de lo que el Comercio Exterior representa para México y que esas facultades repartidas en varias dependencias del Estado queden ya agrupadas en una sola y evitar éste tipo de detalles que obstaculizan no sólo la actividad comercial sino la

lo que ingrese al país y de lo que salga de él, preservando entre otras cuestiones la seguridad nacional, la salud de la población, la protección del medio ambiente, la flora y la fauna e incluso los derechos económicos de las personas como Derechos Humanos que son y que contribuyen al engranaje del buen funcionamiento de la maquinaria que llamamos Economía Nacional.

### 5.3.- Organismos Internacionales.

Primeramente definamos lo que es un organismo y éste se entiende como *“en lo fisiológico, conjunto de órganos del hombre, cuyos defectos o faltas pueden modificar su capacidad jurídica. **Serie de leyes, reglamentos, costumbres, usos y prácticas que regulan la composición, actividad, función y relaciones de una institución o cuerpo social. Entidad compuesta de diversas ramas, dependencias u oficinas al servicio de una finalidad.**”<sup>84</sup>*

Como podemos ver entre los diversos significados de la noción de **ORGANISMO**, se destaca el que se asocia al término de las organizaciones, entidades o instituciones de diferente tipo y en el Derecho Internacional es de gran relevancia tener bien presente éste concepto, no olvidemos la relación del Derecho Marítimo con aquélla máxime cuando la mar es un espacio común de toda la Humanidad, pero no por ello existirá el libertinaje pero sí la libertad de navegación y su uso pacífico, entre otras cuestiones siempre dentro de la Legislación Positiva. Y es el caso que nos ocupa que éste concepto se emplea para nombrar a lo que está vinculado a una multiplicidad de países o a lo que hace referencia una Nación que es diferente a la propia, en consecuencia podemos entender que un organismo internacional *“es una entidad cuyos integrantes u objetivos no pertenecen a un único país. Lo habitual es que los integrantes de ésta clase de organismos sean distintos Estados Nacionales, que trabajan en conjunto para coordinar ciertas políticas o para aunar esfuerzos con una meta en común”*.<sup>85</sup>

Las características de cada organismo internacional pueden ser muy distintas pero por regla general surgen a partir Acuerdos, Convenios o Tratados Internacionales entre diferentes Estados que lo crean y que sus facultades jurídicas sean diferentes a las individuales a las de sus integrantes, de entre esas características podemos mencionar las siguientes, mismas que son esenciales:

- Estar compuestos únicamente por Estados Libres y Soberanos (composición interestatal).

---

confianza de querer emprender un negocio en México y enfocado en el Comercio Exterior, las Aduanas no pueden pasar desapercibidas jamás ni tampoco los sujetos del Comercio Exterior, es por ello que Su Servidor hace ésta sugerencia a colación de que tenemos una muy buena oportunidad para poder transformar nuestro país de fondo y alcanzar el desarrollo y bienestar que tanto demandamos y necesitamos.

<sup>84</sup> Página de internet Enciclopedia Jurídica: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com/d/organismo/organismo.htm>

<sup>85</sup> Página de internet <https://definicion.de/organismo-internacional/>

- Contar con un acuerdo que se apoye en la Legislación Nacional Positiva para darle nacimiento jurídico-fáctico y cumpla adecuadamente su misión.
- Tener la suficiente independencia de los Estados Miembros para poder asegurar la gestión responsable de los intereses de las comunidades implicadas, normalmente cuentan con una asamblea plenaria que toma las decisiones independientemente de los intereses de dichos países integrantes.
- Contar con una autonomía jurídica que impida que los Estados Miembros puedan tomar decisiones a su favor y con ello perjudicar los intereses colectivos.

Una vez entendido lo que es un organismo internacional, pasemos a analizar los más importantes que tienen qué ver con el Derecho Marítimo:

#### **a) Organización Marítima Internacional:**

Es un organismo especializado de la ONU que promueve la cooperación entre los Estados y la industria del transporte marítimo para mejorar la seguridad en la mar y para prevenir la contaminación marina, su sede se encuentra en Londres, Inglaterra.

Como organismo especializado de la referida ONU, la Organización Marítima Internacional (OMI) es la autoridad mundial encargada de establecer normas para la seguridad, la protección y el comportamiento ambiental que ha de observarse en el transporte marítimo internacional, teniendo como función primordial el establecer un Marco Jurídico apropiado para el sector del transporte marítimo para que sea justo y eficaz y que se adopte y aplique en el plano internacional.

Los países miembros de la OMI son:

- ✓ Albania.
- ✓ Alemania.
- ✓ Angola.
- ✓ Antigua y Barbuda.
- ✓ Arabia Saudita.
- ✓ Argelia.
- ✓ Argentina.
- ✓ Armenia.
- ✓ Australia.
- ✓ Austria.
- ✓ Azerbaiyán.
- ✓ Bahamas.
- ✓ Bahrein.
- ✓ Bangladesh.

- ✓ Barbados.
- ✓ Bélgica.
- ✓ Belarús.
- ✓ Belice.
- ✓ Benin.
- ✓ Bolivia.
- ✓ Bosnia y Herzegovina.
- ✓ Brasil.
- ✓ Brunei Darussalam.
- ✓ Bulgaria.
- ✓ Cabo Verde.
- ✓ Camboya.
- ✓ Camerún.
- ✓ Canadá.
- ✓ Catar.
- ✓ Chile.
- ✓ China.
- ✓ Chipre .
- ✓ Colombia.
- ✓ Comoras.
- ✓ Congo .
- ✓ Costa de Marfil.
- ✓ Costa Rica.
- ✓ Croacia.
- ✓ Cuba.
- ✓ Dinamarca.
- ✓ Djibouti.
- ✓ Dominica.
- ✓ Ecuador.
- ✓ Egipto.
- ✓ El Salvador.
- ✓ Emiratos Árabes Unidos.
- ✓ Eritrea .
- ✓ Eslovaquia.
- ✓ Eslovenia.
- ✓ España.
- ✓ Estados Unidos de América.
- ✓ Estonia.
- ✓ Etiopía.
- ✓ Ex República Yugoslava de Macedonia.
- ✓ Federación de Rusia.
- ✓ Fiji.
- ✓ Filipinas.
- ✓ Finlandia.
- ✓ Francia.
- ✓ Gabón.

- ✓ Gambia.
- ✓ Georgia.
- ✓ Ghana.
- ✓ Granada.
- ✓ Grecia
- ✓ Guatemala.
- ✓ Guinea.
- ✓ Guinea Ecuatorial.
- ✓ Guinea-Bissau.
- ✓ Guyana.
- ✓ Haití.
- ✓ Honduras.
- ✓ Hungría.
- ✓ India.
- ✓ Indonesia.
- ✓ Irán.
- ✓ Irak.
- ✓ Irlanda.
- ✓ Islandia.
- ✓ Islas Cook.
- ✓ Islas Marshall.
- ✓ Islas Salomón.
- ✓ Israel.
- ✓ Italia.
- ✓ Jamaica.
- ✓ Japón.
- ✓ Jordania.
- ✓ Kazajstán.
- ✓ Kenya.
- ✓ Kiribati.
- ✓ Kuwait.
- ✓ Letonia.
- ✓ Líbano.
- ✓ Liberia.
- ✓ Libia.
- ✓ Lituania.
- ✓ Luxemburgo.
- ✓ Madagascar.
- ✓ Malasia.
- ✓ Malawi.
- ✓ Maldivas.
- ✓ Malta.
- ✓ Marruecos.
- ✓ Mauricio.
- ✓ Mauritania.
- ✓ México.
- ✓ Mónaco.

- ✓ Mongolia.
- ✓ Montenegro.
- ✓ Mozambique.
- ✓ Myanmar.
- ✓ Namibia.
- ✓ Nepal.
- ✓ Nicaragua.
- ✓ Nigeria.
- ✓ Noruega.
- ✓ Nueva Zelanda.
- ✓ Omán.
- ✓ Países Bajos.
- ✓ Pakistán.
- ✓ Palau.
- ✓ Panamá.
- ✓ Papua Nueva Guinea.
- ✓ Paraguay.
- ✓ Perú.
- ✓ Polonia.
- ✓ Portugal.
- ✓ Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.
- ✓ República Árabe Siria.
- ✓ República Checa.
- ✓ República de Corea
- ✓ República de Moldova.
- ✓ República Democrática del Congo.
- ✓ República Dominicana.
- ✓ República Popular Democrática de Corea.
- ✓ República Unida de Tanzania.
- ✓ Rumania.
- ✓ Saint Kitts y Nevis.
- ✓ Samoa.
- ✓ San Marino.
- ✓ San Vicente y las Granadinas.
- ✓ Santa Lucía.
- ✓ Santo Tomé y Príncipe.
- ✓ Senegal.
- ✓ Serbia.
- ✓ Seychelles.
- ✓ Sierra Leona.
- ✓ Singapur.
- ✓ Somalia.
- ✓ Sri Lanka.
- ✓ Sudáfrica.
- ✓ Sudán.
- ✓ Suecia.
- ✓ Suiza.

- ✓ Suriname.
- ✓ Tailandia.
- ✓ Timor.
- ✓ Togo.
- ✓ Tonga.
- ✓ Trinidad y Tobago.
- ✓ Túnez.
- ✓ Turkmenistán.
- ✓ Turquía.
- ✓ Tuvalu.
- ✓ Ucrania.
- ✓ Uganda.
- ✓ Uruguay.
- ✓ Vanuatu.
- ✓ Venezuela.
- ✓ Vietnam.
- ✓ Yemen.
- ✓ Zambia.
- ✓ Zimbabwe.
  
- ✓ Miembros asociados:
  
- ✓ Hong Kong (China).
- ✓ Islas Feroe.
- ✓ Macao (China).

La Asamblea de la OMI (que es su órgano rector) se reúne cada dos años, adoptando el Plan Estratégico el cual tiene una duración de seis años y el Plan de Acción de Alto Nivel que abarca el próximo bienio.

Dicha Asamblea es la responsable de aprobar el programa de trabajo, votar su presupuesto y establecer su régimen financiero y también elige al Consejo el cual es el órgano ejecutivo de la OMI siendo responsable ante la citada Asamblea de la supervisión de la labor de la OMI.

En el tiempo que media entre periodos de sesiones de la Asamblea, el Consejo desempeña todas las funciones que le corresponden a ésta excepto la formulación de recomendaciones a los Gobiernos en lo referente a la seguridad marítima y la prevención de la contaminación ya que esto queda **RESERVADO A LA ASAMBLEA.**

Las principales funciones que tiene el Consejo son:

- Coordinar las actividades de los órganos de la OMI.
- Examinar los proyectos de programa de trabajo y de presupuesto de la OMI y someterlos a la consideración de la Asamblea.



- Recibir los informes y propuestas de los comités y de otros órganos y transmitirlos a la Asamblea y a los Estados Miembros junto con sus propias observaciones y recomendaciones, según proceda.
- Nombrar al Secretario General, a reserva de la aprobación de la Asamblea.
- Concertar acuerdos o arreglos referentes a las relaciones de la organización con otras organizaciones,

El Consejo para el bienio 2018-2019 se compone de la siguiente manera:

**Categoría (a) Diez Estados con LOS MAYORES INTERESES en la provisión de servicios marítimos internacionales:**

China.	Estados Unidos.
Federación de Rusia.	Grecia.
Italia.	Japón.
Noruega.	Panamá.
Reino Unido.	República de Corea.

**Categoría (b) Diez Estados con LOS MAYORES INTERESES en el comercio marítimo:**

Alemania.	Australia.
Brasil.	Canadá.
Emiratos Árabes Unidos.	España.
Francia.	India.
Países Bajos.	Suecia.

**Categoría (c) Veinte Estados NO ELEGIDOS con arreglo a lo dispuesto en a) y b), QUE TENGAN INTERÉS en el transporte marítimo o en la navegación y cuya integración en el Consejo garantice la representación de todas las grandes regiones geográficas del mundo:**

Bahamas.	Bélgica.
Chile.	Chipre.
Dinamarca.	Egipto.
Filipinas.	Indonesia.
Jamaica.	Kenya.
Liberia.	Malasia.
Malta.	<b>México.</b>
Marruecos.	Perú.
Singapur.	Sudáfrica.
Tailandia.	Turquía.

Nótese en qué lugar se encuentra nuestro país para que tengamos mayor conciencia de lo que representa la mar para nosotros no podemos seguir menospreciándola, todo lo contrario, necesitamos aprovechar más la actividad marítimo-portuaria pues potencial tenemos ya nada más por el área que implica en metros cuadrados que llega a superar por mucho al área correspondiente a la porción terrestre de lo que es México.

**b) Comisión Interamericana de Puertos (depende de la OEA):**

Es el único foro gubernamental interamericano permanente que reúne a todas las autoridades portuarias de todos los Estados Miembros de la Organización de Estados Americanos (OEA) para promover el desarrollo de puertos competitivos, seguros, sostenibles e inclusivos en América con la participación activa del sector privado y para ello, éstos Estados Miembros han seleccionado seis áreas prioritarias en materia de gestión portuaria que son las que representan más desafíos y retos por cumplir:

- Protección y Seguridad Portuaria.
- Logística, Innovación y Competitividad.
- Gestión Portuaria Sostenible y Protección Medioambiental.
- Políticas Públicas, Legislación y Regulación.
- Responsabilidad Social Corporativa, Equidad de Género y Empoderamiento de la Mujer.
- Turismo, Puertos Interiores e Hidrovías, Servicio a Buques y Control de la Navegación.

Ésta Comisión se integra de la siguiente manera:



Su sede se encuentra en Washington, D.C., Estados Unidos de América.

### c) Organización Internacional del Trabajo:

Hablaremos más a detalle sobre ella en el Subcapítulo correspondiente, aquí lo único que quiero mencionar de bote pronto si se me permite la expresión es un organismo especializado de la ONU que se ocupa de los asuntos relativos al trabajo y las relaciones laborales en donde por supuesto la actividad marítimo-portuaria simple y llanamente no existiría sin el esfuerzo y el trabajo de las personas que intervienen en ella.

Como datos curiosos, en 2019 es su centenario y en 1969 ésta Organización recibió el Premio Nobel de la Paz porque su principal tarea consiste en velar porque el mundo se base en la Justicia Social, el cumplir la Máxima “*si vis pacem, cole justitiam*” (*si quieres paz, cultiva la Justicia*).<sup>86</sup>

Aunado a lo anterior sólo quiero concluir mencionando que ésta Organización no tiene potestad sobre los Estados.

### d) Organización Mundial del Turismo:

Éste organismo de la ONU se encarga de la promoción de un turismo responsable, sostenible y accesible para todos, además aboga porque el turismo contribuya al crecimiento económico de los países, (México depende mucho de éste sector), a

<sup>86</sup> Página de internet de los Premios Nobel de la Paz de la ONU: <http://www.un.org/es/sections/nobel-peace-prize/international-labor-organization-ilo/index.html>

un desarrollo incluyente y a la sostenibilidad ambiental y ofrece liderazgo y apoyo al sector para expandir por el mundo sus conocimientos y políticas turísticas.

Tiene ciento cincuenta y ocho países miembros, seis miembros asociados y más de quinientos miembros afiliados, éstos últimos pertenecientes al sector privado, instituciones de enseñanza, asociaciones de turismo y a autoridades turísticas locales.

Pero y a todo esto ¿qué es el turismo? La Organización Mundial del Turismo (OMT) lo define como *“las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias en lugares distintos a su entorno habitual por un periodo de tiempo consecutivo inferior a un año, con fines de ocio, negocios u otros”*.<sup>87</sup>

Por su parte el artículo 1º de la Ley General de Turismo nos indica lo que se transcribe enseguida:

***“ARTÍCULO 1. La presente Ley es de orden público e interés social, de observancia general en toda la República en materia turística, correspondiendo su aplicación en forma concurrente al Ejecutivo Federal, por conducto de la Secretaría de Turismo, y en el ámbito de sus respectivas competencias a las Dependencias y Entidades de la Administración Pública Federal, así como a los Estados, Municipios y la Ciudad de México. La interpretación en el ámbito administrativo, corresponderá al Ejecutivo Federal, a través de la Secretaría de Turismo.***

***La materia turística comprende los procesos que se derivan de las actividades que realizan las personas durante sus viajes y estancias temporales en lugares distintos al de su entorno habitual, con fines de ocio y otros motivos.***

***Los procesos que se generan por la materia turística son una actividad prioritaria nacional que, bajo el enfoque social y económico, genera desarrollo regional.”***<sup>88</sup> (Énfasis añadido).

Como podemos ver hay muchas similitudes con la definición que nos da la OMT pero antes de analizar la relación e importancia de ésta Organización quisiera definir la palabra “ocio”, de acuerdo con la Real Academia de la Lengua Española es *“deriva del latín ‘otium’ y se refiere a cesación del trabajo, inacción o total omisión de la actividad. Tiempo libre de una persona. Diversión u ocupación reposada, especialmente en obras de ingenio, porque estas se toman*

---

<sup>87</sup> Definición de turismo según la Organización Mundial del Turismo en Wikipedia: <https://es.wikipedia.org/wiki/Turismo>

<sup>88</sup> Ley General de Turismo.

*regularmente por descanso de otras tareas. Obras de ingenio que alguien forma en los ratos que le dejan libres sus principales ocupaciones.*<sup>89</sup>

Sin lugar a dudas el turismo no puede pasar desapercibido para el Derecho Marítimo, tan es así que se regula el transporte de pasajeros por agua en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y por supuesto en otros ordenamientos internacionales, hablamos pues de los cruceros los cuales son muy importantes para el desarrollo económico de los países que saben aprovecharlos, simple y llanamente en el caso de nuestro país tenemos al Mar Caribe en el Sureste es aquí donde más arriban éste tipo de embarcaciones como en ningún otro lado en México aunque tenemos con qué, por lo pronto éste es el punto más álgido.

No olvidemos que el Mar Caribe además de ser hermoso contiene un conjunto de islas y archipiélagos que en verdad hacen paradisiaco ese lugar del planeta, tan es así que es uno de los destinos predilectos de los turistas los cuales llegan a dejar una derrama económica que representa más del treinta por ciento de la economía mexicana y afortunadamente la industria de los cruceros en nuestro país ha ido en constante crecimiento en los últimos veinte años, hablamos de un impacto económico cercano a los ciento veinte mil millones de dólares nada más para que nos demos una idea y reitero, estamos hablando del Caribe Mexicano ¿se imaginan si se impulsara más ésta industria de cruceros en otros puertos hermosos que tenemos? Sin lugar a dudas México sería un auténtico titán en éste sector en el Continente Americano ¿qué esperamos que no lo aprovechamos?

Siempre he dicho que la Economía funciona como una máquina circular con engranajes entre los cuales debe de haber un correcto caminar para que esa máquina avance, aquí hago ésta comparación para explicarme mejor con Ustedes lo que quiero decir: Si arriba un crucero a México obviamente habrá turistas a nuestro territorio los cuales van a consumir alimentos, puede ser que se hospeden, compren artesanías, visiten los lugares de enorme riqueza cultural y arqueológica que tenemos y todo eso a final de cuentas representa una ganancia tanto en el aspecto económico para los habitantes de esos lugares así como para demás personas involucradas en la actividad marítimo-portuaria-turística y por supuesto el turista quien nos recomendará como un destino que vale la pena visitar.

No podemos menospreciar el potencial turístico que tenemos como país, basta mencionar unos datos para que tengamos conciencia de lo que podemos ofrecer a nuestros compatriotas y por supuesto a los extranjeros que quieran conocernos y nos elijan como un destino para su descanso y momento de relajación:

- El turismo en México es una de las actividades económicas más importantes del país y es una de las mayores en el mundo.
- Somos el sexto destino más visitado del planeta con un total de casi cuarenta millones de visitantes en el 2017.

---

<sup>89</sup> Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Op. Cit.

- Somos el primer destino más visitado en América Latina y el segundo en el Continente Americano, rebasados sólo por Estados Unidos, hasta ahora todavía la Primer Potencia Mundial.
- De acuerdo con el Índice de Competitividad en Viajes y Turismo la calificación que tenemos como país es el lugar número 43 en el mundo y la segunda posición en América, sólo rebasados por Estados Unidos, teniendo entre nuestras atracciones turísticas las ruinas antiguas de las Civilizaciones Prehispánicas que habitaron aquí, las ciudades coloniales, el clima templado, nuestra herencia cultural, la gastronomía que dicho sea de paso es Patrimonio Cultural Inmaterial de la Humanidad por la Organización de Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura (UNESCO). Dicho Índice se encarga de medir los factores que hacen atractivo realizar inversiones o desarrollar negocios en el sector de viajes y turismo de un país específico.
- Por cuanto a las playas que más visitan tanto turistas nacionales como extranjeros de nuestro país son: Riviera Maya, Cancún, Acapulco, Los Cabos, Huatulco, Cozumel, Ixtapa, Puerto Vallarta, Melaque, Mazatlán, Veracruz, Nuevo Vallarta, Manzanillo, Rosarito, Puerto Escondido, La Paz, Isla Mujeres, Loreto, San Felipe y Puerto Arista, en Tonalá.<sup>90</sup>

De acuerdo con la empresa de cruceros noruega *ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL*, México es uno de los destinos más escogido por los pasajeros que desean pasear en sus barcos para viajes de placer lo cual podemos corroborar en su propia página de internet <https://www.royalcaribbean-espanol.com/mex/es>

- Ahora conforme a información de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, los puertos mexicanos movilizaron un total de más de once millones de pasajeros durante 2005 en sus diferentes unidades portuarias del Pacífico, Golfo de México y el Caribe.
- Para el periodo 1997- 2005, el movimiento de pasajeros creció a un ritmo anual del 7.9% el cual es superior a los registrados en los flujos de turistas, en general, o de la economía mexicana, en particular.
- El arribo de pasajeros en crucero registró un crecimiento medio anual del 13.8% para el mismo periodo, alcanzando los seis y medio millones de pasajeros en 2005, más del doble del movimiento registrado en 2000.<sup>91</sup>

---

<sup>90</sup> Página de internet <https://www.entornoturistico.com/>

<sup>91</sup> Estudio para la Definición de una Estrategia para el Desarrollo de la Ruta de Cruceros en el Golfo de México el cual puede consultarse en la página de internet <http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/pesp/cru.pdf>

Tomemos pues consciencia de lo que el turismo nos ha brindado durante mucho tiempo e impulsar la industria de los cruceros para ser ese titán turístico del cual hablé en párrafos precedentes por lo que a éste rubro se refiere, ahora viene la pregunta ¿es necesario que el Derecho Marítimo sea una materia que se imparta de forma obligatoria en las Facultades de Derecho del país? Mi respuesta es un tajante sí, no es posible que siendo un país marítimo por excelencia no le demos la importancia que se merece a la mar.

#### **e) Asociación Internacional de Transporte Público (UITP):**

Su oficina central se encuentra en Bruselas, Bélgica y cuenta con dieciséis oficinas regionales y de enlace y dos Centros de Excelencia en el Transporte en todo el mundo.<sup>92</sup>

A la par tiene un Centro de Capacitación tanto en Bruselas como en Estambul la capital turca, para organizar programas de adiestramiento en todo el mundo, como nota especial eso es lo que busco y sugiero como lo he comentado con la Secretaría de Comercio Exterior y Aduanas y la Secretaría del Mar, ésta última sugerida por los Dres. Raúl Cervantes Ahumada y Omar Olvera de Luna.

La estructura de gobierno de la presente Asociación se compone de los siguientes órganos:

- La Asamblea General.
- Las divisiones.
- El Presidente y Vicepresidente.
- La junta ejecutiva.
- La junta directiva.
- El presCom (Es el Programa de Trabajo Global Integrado aprobado por la Junta Normativa en nombre de la Asamblea General.)
- Los comités.
- El Secretario General y la Secretaría General.

Ésta Asociación tiene su antecedente cuando el 17 de Agosto de 1885 los cincuenta principales operadores de tranvías de Europa se reunieron en Bruselas para crear “La Unión Internacional de Tranvías/Internacional permanente *Strassenbahn-Verein*” y fue así como nació con sesenta y tres empresas de nueve países.

Con el transcurso del tiempo la UITP como se le conoce por sus siglas en inglés ha adaptado su estructura y ampliando su enfoque para que sea más inclusivo de todo el sector del transporte público, profundizando el diálogo entre la industria, empresas de transporte y las autoridades, permitiendo así a todo el sector de la movilidad sostenible a trabajar en sinergia y también se ha posicionado como un

---

<sup>92</sup> Página de internet de la Asociación Internacional de Transporte Público <https://www.uitp.org/organisation>

centro de conocimiento, un lugar para recopilar e intercambiar mejores prácticas y puntos de referencia y es líder en éste campo para agendar, innovar y ser referente de la defensa en pro del transporte público pero que vaya de la mano con el desarrollo sostenible del mundo, representando en la actualidad a mil quinientas empresas miembros que dan acceso a más de veinte mil contactos en los ámbitos de la movilidad urbana, local, regional y nacional de más de noventa países en el orbe.

Si deseamos conocer a los miembros de ésta agrupación podemos conocerlos en la siguiente liga: <https://www.uitp.org/all-members>

#### **f) Comité Internacional para el Bienestar de la Gente del Mar (ICSW):**

Es una organización benévola creada con el objeto de aunar los intereses en favor del bienestar de la gente de mar, proporcionando para ello un foro para el intercambio de información y la coordinación de proyectos sobre la atención de la citada gente de mar.

Cuenta con veinticuatro miembros y su principal objetivo es promover la ratificación y la aplicación práctica de los instrumentos pertinentes de la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y de la ONU en pro del bienestar de ellos (la gente de mar) a través de una serie de proyectos y programas con objetivos específicos como lo son:

- Programas regionales que procuran sensibilizar a las autoridades, tanto nacionales como locales, acerca de las cuestiones relativas a la gente de mar.
- Promover la construcción o la renovación de centros para la gente de mar en los puertos, o actividades similares que se le conoce como “*Seaman’s Center*” a nivel internacional y en México como “Casa del Marino”.
- Incentivar y promover los programas de información sanitaria de la gente de mar; de deportes en los siete mares y el conjunto de servicios de TI y el Protocolo de transmisión de la voz por Internet, así como el acceso a las comunicaciones telefónicas y por correo electrónico.

Desafortunadamente en éstos rubros nuestro país no ha cumplido sus obligaciones contraídas a través de múltiples Tratados Internacionales suscritos y ratificados en la materia, quiero compartir en específico el caso de La Casa del Marino. El artículo 214 de la Ley Federal del Trabajo habla sobre ella pero de manera muy superficial diciéndome lo siguiente:



**“ARTÍCULO 214.- El Ejecutivo Federal determinará la forma de sostener y mejorar los servicios de la Casa del Marino y fijará las aportaciones de los patrones.”<sup>93</sup> (Énfasis añadido).**

Como se puede apreciar únicamente me dice que el Presidente de la República y la Secretaría del Trabajo determinarán la forma de sostener y mejorar los servicios de la Casa del Marino, fijando así las aportaciones patronales para alcanzar ese objetivo pero ¿qué es la Casa del Marino, en dónde está el fundamento legal en donde se señalen las obligaciones de brindar esas aportaciones y sus montos, a cuándo ascienden? La otra pregunta es ¿dónde quedan los Derechos Humanos de la gente de mar<sup>94</sup>? O tripulación como queremos llamarle y me podrán decir ¿qué tienen que ver los Derechos Humanos? ¡¡¡Mucho!!! Es la base para que haya una sana convivencia, un Estado de Derecho promoviendo y respetando los derechos de los demás, por el simple hecho de ser seres humanos, así de simple.

Conviene hacer un poquito de Historia para darme a entender mejor de lo que quiero decir en éste último párrafo y además comprender mejor valga la redundancia la importancia y naturaleza jurídica de La Casa del Marino.

1.- Para disminuir las malas condiciones de trabajo de la gente de mar, el 08 de Octubre de 1987 la OIT estableció el Convenio Internacional 163 y la Recomendación Suplementaria 173 sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en el Puerto.

2.- Lo anterior en términos generales compromete a los Estados Parte a FACILITAR A TODOS LOS MARINEROS INDEPENDIENTEMENTE de su nacionalidad, raza, color, género, religión, filiación política y de forma distinta de la empresa o del país en el que esté matriculado el buque a bordo del cual estén empleados, los medios y servicios apropiados para su estancia en todos los puertos.

3.- Todo esto implica ESTABLECER CONDICIONES LABORALES COMUNES PARA TODOS LOS MARINOS supervisadas por el Estado como debe de ser en un Estado de Derecho ya que el Estado valga la cacofonía es el garante del respeto hacia la Legislación Positiva y velar por su cumplimiento, así bajo ésta premisa entonces una vez que la tripulación entra a aguas territoriales de un Estado Parte, tenga la certeza de que éste mismo lo protegerá de cualquier violación a sus derechos y es aquí donde toco la parte de La Casa del Marino, ya que según el Convenio del cual hablamos, los países miembros DEBEN CONTAR con hoteles o albergues, transporte, servicios médicos, educativos, culturales y de asesoría legal; sistemas de comunicación telefónica e internet y hasta centros

---

<sup>93</sup> Ley Federal del Trabajo. Op. Cit.

<sup>94</sup> El artículo 1 del Convenio 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en Puerto me indica que la expresión “gente de mar” o “marinos” designa a todas las personas empleadas, con cualquier cargo, a bordo de un buque dedicado a la navegación marítima, de propiedad pública o privada, que no sea un buque de guerra.

recreativos, todo esto en instalaciones aledañas a los puertos conocidas (reitero) a nivel internacional como *SEAMAN'S CENTER* y en México como LA CASA DEL MARINO.

Yo hice la pregunta en párrafos precedentes ¿qué es la Casa del Marino, en dónde está el fundamento legal en donde se señalen las obligaciones de brindar esas aportaciones y sus montos, a cuándo ascienden? Pues bien éste Convenio **ORDENA DESTINAR A ÉSTOS CENTROS** una parte de las cuotas que las administraciones portuarias cobran a todo buque por su ingreso a puerto y aunado a ello, la referida Recomendación 173 establece que el país miembro **DEBE CONTAR** con una junta de bienestar en el ámbito del puerto o en el plano regional o nacional **ENCARGADA DE CANALIZAR ESOS RECURSOS A LAS CASAS DEL MARINO**, aquí se responde parte de nuestra pregunta y dicha Recomendación acompleta diciendo que para coadyuvar a que se cumplan los compromisos internacionales, éste Comité que estamos estudiando que es el Comité Internacional para el Bienestar de la Gente del Mar (ICSW por sus siglas en inglés) **CREÓ EL FIDEICOMISO PARA GENTE DE MAR**, el cual es administrado por la Federación Internacional de los Trabajadores del Transporte siendo sus contribuyentes los transportistas marítimos, portuarios, fluviales, ferrocarrileros, terrestres de mercancías y de pasajeros, de la aviación comercial y asociaciones pesqueras.

4.- Éste Convenio fue adoptado por México tras su aprobación en el Senado de la República el 12 de Julio de 1990 y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 25 de Enero de 1991, cabe indicar que con ésta signatura nuestro país fue calificado por los organismos internacionales como **LÍDER** en la Región en cuanto a la protección de la gente de mar, sin embargo la triste y vergonzosa noticia es que el Gobierno **JAMÁS** destinó los recursos ni la infraestructura marcada por el citado Convenio.

Es una verdadera tristeza que en México sólo tengamos dos Casas del Marino, una en Veracruz y otra en Puerto Progreso, tal y como lo demuestra la página de internet de ayuda de la gente de mar (seafarer help en inglés) <https://seafarerhelp.org/es/seafarers-directory/search/results?country=mexico&port=veracruz&q=>

Luego entonces si cualquier otro marino desea un lugar para poderse comunicar con su familia, descansar, tener momentos de esparcimiento después del estrés natural que genera el trabajo y más aún cuando están a bordo de un barco, teniendo comunicación sólo con los otros miembros de la tripulación si no desembarca en Veracruz o en Puerto Progreso ¿a dónde se va? No todos tienen la posibilidad de pagar un hotel.

Según datos de la Organización Mundial de la Salud (OMC), sesenta y cinco por ciento de los trabajadores del mar presentan desórdenes mentales provocados por la dinámica laboral. Las crisis de estrés es la más frecuente, por lo que la OMS recomienda que para menguar los efectos, los marineros busquen actividades de

entretenimiento.<sup>95</sup> Entonces ¿éstas dónde están?, ¿qué sucede con tantas disposiciones legales que velan por el derecho a la salud de las personas? No puede quedarse en letra muerta nada más, hay que ejecutarlas, hacerlas cumplir si en verdad queremos un país desarrollado como siento nos lo merecemos.

En concreto aquí hay que hacer una interpretación armónica de los artículos 1º de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; 1, 2, 3, 4 y 5 del Convenio 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en Puerto; 187, 195, fracción VIII y 204 de la Ley Federal del Trabajo donde se establece la exigencia al Estado y a los patronos de la tripulación el que se les suministre de todas las atenciones necesarias para satisfacer sus necesidades primarias como el derecho a una alimentación sana, suficiente y nutritiva ya sea a bordo del buque y en tierra, amén de lo demás que hemos mencionado, la distracción, la comunicación con su familia, etcétera. El Marco Jurídico aquí lo tenemos sólo falta hacerlo realidad.

Antes de concluir con éste Subcapítulo sólo quiero responder a la pregunta que tal vez muchos de Ustedes se hayan hecho ¿qué tanto obliga un Tratado Internacional al Estado Mexicano? El artículo 133 Constitucional nos da la respuesta al decirnos que éstos junto con la referida Carta Magna serán la Ley Suprema de la Unión, tal y como a la letra reza:

**“ARTÍCULO 133.- Esta Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma, celebrados y que se celebren por el Presidente de la República, con aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión. Los jueces de cada entidad federativa se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en las Constituciones o leyes de las entidades federativas.”**<sup>96</sup> (Énfasis añadido).

Lo anterior se refuerza con la siguiente Tesis Jurisprudencial que a la letra dice:

**Registro No. 192867**  
**Localización: Novena Época**  
**Instancia: Pleno**  
**Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta X, Noviembre de 1999**  
**Página: 46**  
**Tesis: P. LXXVII/99**  
**Tesis Aislada**

---

<sup>95</sup> Reportaje titulado “Incumple México con Convenios Marítimos Internacionales”, contenido en la siguiente página de internet: <https://revistafortuna.com.mx/contenido/2008/07/15/incumple-mexico-convenios-maritimos-internacionales/>

<sup>96</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Op. Cit.

**Materia(s): Constitucional.**

**TRATADOS INTERNACIONALES. SE UBICAN JERÁRQUICAMENTE POR ENCIMA DE LAS LEYES FEDERALES Y EN UN SEGUNDO PLANO RESPECTO DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL.**

*Persistentemente en la doctrina se ha formulado la interrogante respecto a la jerarquía de normas en nuestro derecho. Existe unanimidad respecto de que la Constitución Federal es la norma fundamental y que aunque en principio la expresión "... serán la Ley Suprema de toda la Unión ..." parece indicar que no sólo la Carta Magna es la suprema, la objeción es superada por el hecho de que las leyes deben emanar de la Constitución y ser aprobadas por un órgano constituido, como lo es el Congreso de la Unión y de que los tratados deben estar de acuerdo con la Ley Fundamental, lo que claramente indica que sólo la Constitución es la Ley Suprema. El problema respecto a la jerarquía de las demás normas del sistema, ha encontrado en la jurisprudencia y en la doctrina distintas soluciones, entre las que destacan: supremacía del derecho federal frente al local y misma jerarquía de los dos, en sus variantes lisa y llana, y con la existencia de "leyes constitucionales", y la de que será ley suprema la que sea calificada de constitucional. No obstante, esta Suprema Corte de Justicia considera que los tratados internacionales se encuentran en un segundo plano inmediatamente debajo de la Ley Fundamental y por encima del derecho federal y el local. Esta interpretación del artículo 133 constitucional, deriva de que estos compromisos internacionales son asumidos por el Estado mexicano en su conjunto y comprometen a todas sus autoridades frente a la comunidad internacional; por ello se explica que el Constituyente haya facultado al presidente de la República a suscribir los tratados internacionales en su calidad de jefe de Estado y, de la misma manera, el Senado interviene como representante de la voluntad de las entidades federativas y, por medio de su ratificación, obliga a sus autoridades. Otro aspecto importante para considerar esta jerarquía de los tratados, es la relativa a que en esta materia no existe limitación competencial entre la Federación y las entidades federativas, esto es, no se toma en cuenta la competencia federal o local del contenido del tratado, sino que por mandato expreso del propio artículo 133 el presidente de la República y el Senado pueden obligar al Estado mexicano en cualquier materia, independientemente de que para otros efectos ésta sea competencia de las entidades federativas. Como consecuencia de lo anterior, la interpretación del artículo 133 lleva a considerar en un tercer lugar al derecho federal y al local en una misma jerarquía en virtud de lo dispuesto en el*

artículo 124 de la Ley Fundamental, el cual ordena que "Las facultades que no están expresamente concedidas por esta Constitución a los funcionarios federales, se entienden reservadas a los Estados.". No se pierde de vista que en su anterior conformación, este Máximo Tribunal había adoptado una posición diversa en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación, Número 60, correspondiente a diciembre de 1992, página 27, de rubro: "LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA."; sin embargo, este Tribunal Pleno considera oportuno abandonar tal criterio y asumir el que considera la jerarquía superior de los tratados incluso frente al derecho federal.

**Amparo en revisión 1475/98. Sindicato Nacional de Controladores de Tránsito Aéreo. 11 de mayo de 1999. Unanimidad de diez votos. Ausente: José Vicente Aguinaco Alemán. Ponente: Humberto Román Palacios. Secretario: Antonio Espinoza Rangel.**

**El Tribunal Pleno, en su sesión privada celebrada el veintiocho de octubre en curso, aprobó, con el número LXXVII/1999, la tesis aislada que antecede; y determinó que la votación es idónea para integrar tesis jurisprudencial. México, Distrito Federal, a veintiocho de octubre de mil novecientos noventa y nueve.**

**Nota: Esta tesis abandona el criterio sustentado en la tesis P. C/92, publicada en la Gaceta del Semanario Judicial de la Federación Número 60, Octava Época, diciembre de 1992, página 27, de rubro: "LEYES FEDERALES Y TRATADOS INTERNACIONALES. TIENEN LA MISMA JERARQUÍA NORMATIVA."<sup>97</sup> (Énfasis añadido).**

Otra cuestión que quiero dejar en claro es que el artículo 2 de la Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados me indica que **SE ENTIENDE POR "TRATADO"** un acuerdo internacional celebrado por escrito entre Estados y regido por el Derecho Internacional, ya conste en un instrumento único o en dos o más instrumentos conexos y cualquiera que sea su denominación particular, es decir llámese como se llame (Convenio, Convención, Arreglo, Tratado, Acuerdo, etcétera) su naturaleza jurídica es la de ser un Tratado Internacional y esto mismo nos lo señala la Segunda Sala de la Honorable Suprema Corte de Justicia de la Nación en la siguiente Jurisprudencia que a la letra dice:

**Registro No. 173146**

---

<sup>97</sup> Página de internet de la Suprema Corte de la Justicia de la Nación: [www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)

**Localización:**  
**Novena Época**  
**Instancia: Segunda Sala**  
**Fuente: Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta**  
**XXV, Febrero de 2007**  
**Página: 738**  
**Tesis: 2a./J. 10/2007**  
**Jurisprudencia**  
**Materia(s): Constitucional**

**TRATADOS INTERNACIONALES. ADMITEN DIVERSAS DENOMINACIONES, INDEPENDIENTEMENTE DE SU CONTENIDO.**

*Aun cuando generalmente los compromisos internacionales se pactan a través de instrumentos en la modalidad de tratados, debe tomarse en cuenta que conforme al artículo 2, apartado 1, inciso a), de la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de la que es parte el Estado mexicano, por "tratado" se entiende el acuerdo celebrado por escrito entre uno o varios Estados y una o varias organizaciones internacionales, o entre organizaciones internacionales, ya conste ese acuerdo en un instrumento único o en varios conexos, cualquiera que sea su denominación particular, de lo que resulta que la noción de tratado es puramente formal siempre que su contenido sea acorde con su objeto y finalidad, pues desde el punto de vista de su carácter obligatorio los compromisos internacionales pueden denominarse tratados, convenciones, declaraciones, acuerdos, protocolos o cambio de notas, además de que no hay consenso para fijar las reglas generales a que deben sujetarse las diferentes formas que revisten tales compromisos internacionales, los que, en consecuencia, pueden consignarse en diversas modalidades. Situación que se sustenta, además, en el artículo 2o., fracción I, párrafo primero, de la Ley sobre la Celebración de Tratados, publicada en el Diario Oficial de la Federación el dos de enero de mil novecientos noventa y dos.*

**Amparo en revisión 348/2001. Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. 14 de febrero de 2003. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretarios: Sofía Verónica Ávalos Díaz y César de Jesús Molina Suárez.**

**Amparo directo 1/2001. Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. 28 de febrero de 2003. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretarios: Sofía Verónica Ávalos Díaz y César de Jesús Molina Suárez.**

***Amparo en revisión 384/2001. Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. 28 de febrero de 2003. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretarios: Sofía Verónica Ávalos Díaz y César de Jesús Molina Suárez.***

***Amparo en revisión 390/2001. Instituto Latinoamericano de la Comunicación Educativa. 28 de febrero de 2003. Cinco votos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretarios: Sofía Verónica Ávalos Díaz y César de Jesús Molina Suárez.***

***Amparo en revisión 237/2002. S.C. Johnson and Son, Inc. y S.C. Johnson and Son, S.A. de C.V., antes Ceras Johnson, S.A. de C.V. 2 de abril de 2004. Unanimidad de cuatro votos. Ausente: Margarita Beatriz Luna Ramos. Ponente: Juan Díaz Romero. Secretaria: Maura Angélica Sanabria Martínez.***

***Tesis de jurisprudencia 10/2007. Aprobada por la Segunda Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada del treinta y uno de enero de dos mil siete.<sup>98</sup>***

Vemos una vez más la interrelación del Derecho Marítimo con otras disciplinas de la Ciencia Jurídica, en éste caso nos enfocamos un poquito más a lo que se refiere al Derecho del Trabajo, dada la naturaleza de la actividad marítimo-portuaria.

#### **g) Federación Naviera Internacional (ISF):**

Es la principal organización internacional de empleadores en el sector del transporte marítimo y representa a todas las ramas del referido sector. Entre sus miembros figuran asociaciones nacionales de propietarios de buques cuyas empresas navieras afiliadas operan conjuntamente más del setenta por ciento del tonelaje de la flota mercante del mundo y emplean un gran volumen de marinos del orbe, se estableció en 1909 y se ocupa de todos los asuntos de carácter laboral, del personal y de su formación así como de la salud de la gente de mar y de cuestiones relativas al bienestar que puedan repercutir en el transporte marítimo internacional.

Así mismo representan a la industria de la facilitación del comercio marítimo en temas como seguridad en la mar, estándares de construcción naval, responsabilidad respecto a la carga, política naviera y libre comercio.<sup>99</sup>

#### **h) Consejo Marítimo Internacional y del Báltico (BIMCO):**

---

<sup>98</sup> Ídem.

<sup>99</sup> Página de internet de la Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio: <http://tfig.unece.org/SP/contents/international-transport-organizations.htm>

BIMCO como se le conoce en sus siglas en inglés es la más grande de las asociaciones navieras internacionales que representan a los armadores; su membresía controla el sesenta y cinco por ciento del tonelaje mundial y tiene miembros en más de ciento veinte países, incluidos gerentes, corredores y agentes.

Su objetivo principal es proteger su membresía global a través de la provisión de información y asesoría y a la par la promoción de prácticas comerciales justas, facilitar la armonización y estandarización de las mismas así como lo relativo a los contratos que tengan relación con la industria marítima sobre todo los de fletamento (contrato que estudiaremos más adelante).

En apoyo de su compromiso de promover el desarrollo y aplicación de instrumentos reguladores globales, BIMCO está acreditada como un organización no gubernamental (ONG) con todos los órganos relevantes de la ONU y en pro de promover su agenda y objetivos mantiene un estrecho diálogo con los Gobiernos y las Representaciones Diplomáticas en todo el mundo, incluidas las administraciones marítimas por supuesto así como las instituciones regulatorias y otras partes interesadas dentro de la Unión Europea, Estados Unidos y Asia.

BIMCO también lleva a cabo varios programas de capacitación en todo el mundo para la comunidad marítima internacional. Su presidente actual es el griego *Anastasios Papaguannopoulos*, Director Ejecutivo de la empresa naviera griega *Common Progress*, dicho cargo lo ejerce desde el 2017.<sup>100</sup>

BIMCO se fundó bajo el título de “La Conferencia del Mar Báltico y el Mar Blanco” en Copenhague (capital de Dinamarca) en 1905 siendo la primer organización en ver el beneficio de unir fuerzas con otros países para asegurar mejores acuerdos para estandarizar el transporte marítimo para hacerlo más eficiente y seguro.

En la medida en que ésta ONG crecía y se internacionalizaba, se le cambió al nombre que tiene actualmente pero comúnmente se le conoce como BIMCO.<sup>101</sup>

Opera varios comités que toman decisiones sobre el futuro de ésta ONG y la dirección de su negocio, siendo los que se mencionan enseguida:

- **Comité Ejecutivo:**

Se reúne tres veces al año y es el responsable de tomar decisiones sobre el negocio general y la dirección de BIMCO bajo el control y la supervisión de la Junta Directiva.

---

<sup>100</sup> Información obtenida de la página de internet Wikipedia consultando acerca de BIMCO: [https://en.wikipedia.org/wiki/Baltic\\_and\\_International\\_Maritime\\_Council](https://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council)

<sup>101</sup> Página de internet de BIMCO: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>



Es presidido por el presidente de BIMCO, valga la cacofonía y sólo los representantes de los miembros propietarios pueden formar parte de éste Comité.

Todos los documentos del Comité en comento se distribuyen a la Junta Directiva para su aprobación.

- **Comité Documental:**

Es el más grande y antiguo de todos los Comités del BIMCO aquí más de sesenta personas asisten dos veces al año y provienen de toda la industria naviera, incluidos los armadores, operadores de barcos, representantes de los Clubes P&I (son los Clubes de Protección e Indemnización, teniendo como función principal el proveer la protección mediante los seguros marítimos de responsabilidad e indemnización organizándose mayoritariamente sobre la base de un sistema mutual frente al sistema de prima fija sobre el que se organizan los otros dos tipos de seguro marítimo y en tal sistema, los propietarios y fletadores de los buques cuyos bienes, intereses o personas se hallan sometidos a riesgos análogos, se asocian en los denominados Clubes de Protección e Indemnización (*P&I Clubs*, en inglés), quienes proveen a la reparación o indemnización del daño o al pago de la suma asegurada mediante la contribución de todos los asociados. En estos sistemas los intereses de asegurador y asegurado van pues a la par, por supuesto los estudiaremos más a detalle en el Capítulo correspondiente).

Éste Comité aprueba todos los contratos y cláusulas y es responsable de la calidad general de los documentos desarrollados por BIMCO, como lo comentamos con antelación redactan en su mayoría varias pólizas de contratos de fletamento y éstos borradores son revisados al menos dos veces por éste Comité antes de su adopción además de que por supuesto pueden hacerse sugerencias para nuevos contratos y cláusulas y guían a BIMCO a qué proyectos deben de darle mayor prioridad.

- **Comité Marítimo:**

Dicho Comité también se reúne dos veces por año y se encarga de revisar temas relacionados con la tecnología, la operación marítima y los marinos así como de la seguridad cibernética en la actividad marítimo-portuaria o la gestión del agua de lastre, basando su estrategia por las políticas establecidas por el Comité Ejecutivo.

Cuenta con quince representantes que son miembros propietarios designados de toda la industria naviera con base en sus calificaciones y experiencia laboral en el sector marítimo por supuesto además también invita a expertos de la industria a asistir a reuniones específicas cuando sea necesario, siendo su principal objetivo representar a la membresía de BIMCO en términos del tamaño de la empresa y los tipos de buques así como la ubicación geográfica y el Presidente es miembro del Comité Ejecutivo y de la Junta Directiva e informa directamente a dicho Comité Ejecutivo sobre los asuntos de éste Comité Marítimo.

- **Comité de Seguridad:**

Éste Comité está formado por representantes de una amplia gama de áreas de envío y esto permite examinar y discutir una amplia gama de temas en las reuniones que se celebran dos veces al año, una de sus funciones principales es examinar el trabajo en curso dentro del departamento de seguridad de BIMCO, así mismo se alienta la discusión profunda y se toman decisiones sobre el trabajo futuro en áreas específicas, que incluyen la piratería, el contrabando, los migrantes, los polizones y la seguridad cibernética.

#### **5.4.- Puertos Astilleros.**

En definitiva la actividad marítima no puede concebirse sino sabemos ¿qué son los puertos? Y si son lo mismo que astilleros, ¿qué es uno y qué es otro concepto o ambos tienen igual significado? La respuesta a éstas interrogantes las encontramos en el artículo 2º, fracción II de la Ley de Puertos y el numeral 4.66 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria, los cuales me permito transcribir enseguida:

#### **LEY DE PUERTOS:**

**“ARTÍCULO 2º.-** Para los efectos de esta ley, se entenderá por:

(...)

**II.- PUERTO:** El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones, compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento; con servicios, terminales e instalaciones, públicos y particulares, para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza.<sup>102</sup> (Énfasis añadido).

#### **NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-002-SCT4-2013, TERMINOLOGÍA MARÍTIMA-PORTUARIA:**

**“4.66 ASTILLERO (portuario).-** Lugar desinado para la construcción y reparación de embarcaciones. Sitio donde éstas con equipadas, preparadas o se les proporciona servicio de mantenimiento.<sup>103</sup> (Énfasis añadido).

---

<sup>102</sup> Ley de Puertos.

<sup>103</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

Como podemos apreciar solamente el Presidente de la República de conformidad con el artículo 89 Constitucional tiene la facultad para establecer, designar y habilitar puertos los cuales tienen como finalidad dar abrigo y atención a los buques que arriben a los mismos, mientras que por astillero entendemos que serán los lugares donde se van a construir embarcaciones y por supuesto se les dará mantenimiento y por lo regular se encuentran aledaños a los puertos o dentro de los mismos.

Sobre ese entendido el puerto es por extensión un espacio destinado y orientado a:

- El flujo de mercancías.
- El flujo de personas.
- Dar información, abrigo y seguridad a las embarcaciones que arriben o zarpen y por supuesto a las personas a bordo de las mismas, ya sea la tripulación o ya sean pasajeros.

Ahora bien, desde el punto de vista funcional, las obras e instalaciones de un puerto se pueden clasificar por su ubicación, distinguiéndose así cuatro zonas diferentes, a saber:

- La zona marítima: Destinada al barco y en la que se disponen las obras de abrigo que protegen la zona de atraque del oleaje exterior, constituidas fundamentalmente por los diques, las obras de acceso que facilitan el ingreso de los buques al puerto en condiciones de seguridad, garantizando su maniobrabilidad, anchura y calado adecuados, entre ellas están la señalización (radar, faros, balizas, radiofaros, boyas, etcétera), los diques de encausamiento, canales dragados, esclusas, los espacios de fondeo (radas) con la función de mantener el barco en aguas tranquilas sin obstruir el tráfico, a la espera de su turno de atraque en los muelles y en las dársenas que constituyen la superficie de aguas abrigadas aptas para la permanencia y operación de los barcos (de marea o flotación, según estén o no sometidas a la acción de las mareas).
- La zona terrestre: Destinada fundamentalmente a la mercancía e incluye la superficie de operación terrestre constituida por los muelles, que además de facilitar el atraque y amarre de los barcos, sirven de soporte al utillaje y acopio provisional de mercancías y los depósitos que además de adecuar un espacio a las mercancías, sirven de regulación de los flujos marítimo-terrestres.
- La zona de evacuación: Se destina al transporte terrestre totalmente y se debe diferenciar las vías de acceso al puerto desde la red de carreteras, las

de circunvalación o reparto y las de penetración a la zona de operación terrestre, con sus áreas de maniobra y estacionamiento.

- La zona de asentamiento de industrias básicas: Ocasionalmente pueden ubicarse en los puertos, destinados a siderurgias, astilleros, actividades petroquímicas, refinerías, etcétera.

Ahora ¿qué servicios se prestan en los puertos? Son varios, ya que se pueden clasificar en función del ámbito al que van destinados:

<b>SERVICIOS AL BARCO:</b>	<b>SERVICIOS A LA MERCANCÍA:</b>	<b>SERVICIOS AL TRANSPORTE TERRESTRE:</b>	<b>OTROS SERVICIOS:</b>
Consigna.	Consigna.	Representación.	Los seguros.
Pilotaje o Practicaje.	Estiba y desestiba.	Actividades de transbordo y manipulación de mercancías.	Los bancarios.
Remolque de transporte.	Embarque y desembarque.		Los mercantiles.
Avituallamiento.	Los servicios aduanales.		Los de comunicación, etc.
Carga de combustible.	La sanidad animal y vegetal.		
Lavado de tanques.	La protección de la salud humana.		
Recogimiento de basura.	La vigilancia.		
Reparaciones y demás mantenimiento.	Los servicios comerciales de los transitarios.		
	Consignatarios y otros agentes.		

Antes de pasar a analizar a detalle a los astilleros, merece la pena revisar los artículos 9º y 10 de la Ley de Puertos los cuales nos indican ¿cómo se clasifican los puertos y las marinas? OJO aquí la palabra “marina” se refiere a los puertos destinados a las embarcaciones de recreo como los yates por ejemplo:

**“ARTÍCULO 9o.- Los puertos y terminales se clasifican:**

***I. Por su navegación en:***

***a) De altura***, cuando atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales e internacionales, y

***b) De cabotaje***, cuando sólo atiendan embarcaciones, personas y bienes en navegación entre puertos o puntos nacionales.

***II. Por sus instalaciones y servicios, enunciativamente, en:***

***a) Comerciales***, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo;

***b) Industriales***, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal;

***c) Pesqueros***, cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera, y

***d) Turísticos***, cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas.<sup>104</sup> (Énfasis añadido).

Resumiendo, la navegación o tráfico de altura se da de un puerto nacional hacia uno extranjero o viceversa, en contraste la navegación o tráfico de cabotaje sólo entre puertos nacionales.

Así mismo por sus instalaciones y servicios de manera enunciativa, nos da la siguiente clasificación de los puertos:

- **Comerciales:** Cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo, como es el caso de Veracruz.
- **Industriales:** Cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal, tal cual sucede con Lázaro Cárdenas, en Michoacán.
- **Pesqueros:** Cuando se dediquen, preponderantemente, al manejo de embarcaciones y productos específicos de la captura y del proceso de la industria pesquera como por ejemplo Tuxpan, también en Veracruz.

---

<sup>104</sup> Ley de Puertos. Op. Cit.

- **Turísticos:** Cuando se dediquen, preponderantemente, a la actividad de cruceros turísticos y marinas, el ejemplo clásico Cancún, en Quintana Roo.

**“ARTÍCULO 10.- Las terminales, marinas e instalaciones portuarias se clasifican por su uso en:**

**I. Públicas,** cuando se trate de terminales de contenedores y carga general o exista obligación de ponerlas a disposición de cualquier solicitante, y

**II. Particulares,** cuando el titular las destine para sus propios fines, y a los de terceros mediante contrato, siempre y cuando los servicios y la carga de que se trate sean de naturaleza similar a los autorizados originalmente para la terminal.”<sup>105</sup> (Énfasis añadido).

Pasemos ahora a analizar la cuestión de los astilleros en México, con desazón puedo decirles que no es una industria pujante, apenas y se mantiene a flote como solemos decirlo en el medio, donde sí tenemos astilleros es por parte de la Secretaría de Marina ¿pero qué pasa con la Marina Mercante? Que no es nada más actividad comercial o turística, también está la pesca ¿qué pasa con ellos?

Diversos reportajes e investigaciones indican que la industria naval nacional ha venido a menos y ahora sobrevive, así literal con el mantenimiento de embarcaciones, nótese cómo no se observa la palabra “**CONSTRUCCIÓN**” que debería de ya que reiteramos, somos un país marítimo.

Una de las poquísimas excepciones que tenemos es a la empresa mexicana DIQUES PENINSULARES (DIPENSA) que invierte cuarenta y cuatro millones de dólares en la construcción de un astillero,<sup>106</sup> lo cual es un buen augurio para nuestra industria armadora en el país y lo está haciendo en Puerto Progreso, Yucatán; contará con un muelle de trescientos metros de extensión y el dique principal ocupará ochenta metros de eslora (largo), tendrá equipo con una capacidad para levantar más de tres mil toneladas que soportará así cualquier tipo de embarcación ya sea mercante o de la industria petrolera, además de brindar servicios de reparaciones a flote.

A pesar de la enorme extensión marítima que tenemos que llega a superar por mucho a la territorial y ser punto estratégico en la logística internacional tenemos otra noticia frustrante y es que para el Estado Mexicano o al menos así lo ha demostrado durante la Historia del México independiente y esto se refuerza que en los artículos 25, 26 y 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos

---

<sup>105</sup> Ídem.

<sup>106</sup> Noticia titulada “Astilleros, una industria que apenas se mantiene a flote”, obtenida y consultada en la página de internet de la Revista Expansión: <https://expansion.mx/empresas/2017/01/31/astilleros-una-industria-que-se-mantiene-a-flote>

Mexicanos **NO** está contemplada la navegación ni la construcción de embarcaciones o su reparación o el fomento a la actividad marítimo-portuaria como **ÁREAS PRIORITARIAS O ESTRATÉGICAS**, conceptos de Derecho Económico que es importante conozcamos para darme a entender mejor con lo que quiero decirles.

Se entiende por **ÁREAS ESTRATÉGICAS** *“aquéllas actividades económicas que por su naturaleza cumplen una función impulsora y dinamizadora del sistema económico general y que por lo mismo forman un ámbito cuyo control está reservado exclusivamente al Estado para garantizar su explotación y uso racionales. El artículo 28 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos establece las áreas estratégicas reservadas al Estado Mexicano, tales como: correos, telégrafos, radiotelegrafía, petróleo y demás hidrocarburos, petroquímica básica, minerales radioactivos, generación de energía nuclear, electricidad, acuñación de moneda y emisión de billetes.”*<sup>107</sup>

Mientras que las **ÁREAS PRIORITARIAS** la Doctrina nos indica lo siguiente: *“El concepto de áreas prioritarias del desarrollo no está claramente acotado en el texto constitucional pero las características que se le atribuyen en sus artículos 28 y 28 permiten definirlos como las actividades, sectores, productos o servicios de importancia para el desarrollo económico del país en un momento dado y cuyo ejercicio o producción no son exclusivas de la actividad económica reservada al Estado, sino que pueden realizarse de forma mixta o bajo responsabilidad exclusiva de particulares u organizaciones sociales.*

*Cuando el desempeño de las áreas prioritarias del desarrollo involucre el uso o explotación de bienes de dominio público, el Estado expedirá los permisos o concesiones respectivas; y también podrá otorgar subsidios cuando sean generales, de carácter temporal y no afecten sustancialmente la hacienda pública.*

*Las únicas actividades prioritarias señaladas en el texto constitucional, en su artículo 28, son las traspasadas en 1995 de las áreas estratégicas y las relativas a la industria nuclear:*

\* *Comunicación vía satélite.*

\* *Ferrocarriles.*

\* *La producción, el uso y la aplicación de radioisótopos, así como la fabricación de los componentes del sistema nuclear de suministro de vapor. En este caso el calificativo de área prioritaria no está señalado en la Constitución sino en la ley reglamentaria del artículo 27 en materia nuclear.”*<sup>108</sup>

---

<sup>107</sup> Página de internet de la Enciclopedia Jurídica OnLine México: <https://mexico.leyderecho.org/areas-estrategicas-del-sector-publico/>

<sup>108</sup> Página de internet VLex México información jurídica inteligente: <https://doctrina.vlex.com.mx/vid/areas-estrategicas-prioritarias-desarrollo-698732733>

Esto ¿porqué lo estoy comentando? Quiero hacer si me lo permiten una breve remembranza histórica en cuanto a la economía de nuestro país para explicarme mejor con éstos conceptos que estoy tocando y lo que deseo explicarles en el desarrollo de ésta obra.

Como sabemos de 1940 a 1970 México vivió un periodo de bonanza económica conocido como “El Milagro Mexicano” donde tuvimos tasas de crecimiento económico de entre el seis y el siete por ciento por año y la inflación era en promedio del tres por ciento anual salvo en el sexenio de Gustavo Díaz Ordaz quien fue Presidente del 1º de Diciembre de 1964 al 30 de Noviembre de 1970, donde fue inferior a la de Estados Unidos, dos por ciento anual y esto fue por la estrategia económica que se siguió de ser autosuficientes e importar lo menos posible salvo que de verdad fuera necesario y no se produjera en el país, ésta política económica ayudó bastante y nos colocó como el país hispanoparlante más desarrollado, el más avanzado de América Latina, el más adelantado de los llamados países del Tercer Mundo o como se dice ahora en vías de desarrollo, para el periodo conocido como “La Decena Trágica”, conformado por los sexenios de los Presidentes Luis Echeverría Álvarez y José Guillermo Abel López Portillo y Pacheco que gobernaron del 1º de Diciembre de 1970 al 30 de Noviembre de 1976 y del 1º de Diciembre de 1976 al 30 de Noviembre de 1982 donde también hubo crecimiento económico, pero desafortunadamente la inflación empezó a aumentar y comenzó un fenómeno económico que los mexicanos no conocíamos hasta entonces, la devaluación del peso.

Llegan los años ochenta y se considera que es necesario cambiar de un modelo económico proteccionista a uno de apertura de fronteras y de libre comercio y es cuando México ingresa en 1986 al El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y varias empresas propiedad del Estado fueron privatizadas, es decir pasaron a manos de los particulares, comenzamos a suscribir Tratados de Libre Comercio pero a lo que quiero llegar es que esa apertura económica fue en exceso y las consecuencias las vemos hoy en día, concretando (por poner un ejemplo) se nos dijo que el sector ferroviario no estaba siendo eficiente en manos del Estado, privatizándolo en 1997, para el año 2019 vemos éste rubro del transporte y de la economía prácticamente abandonado, la pregunta es ¿no se supone que a veintidós años de eso deberíamos de tener vías férreas que mantengan interconectado al país de forma eficiente para así ahorrar costos en el transporte? Y ¿qué pasa con el sector marítimo? Que va de la mano con esto.

Quiero compartirles algo muy importante y es que mientras aquí hay una falta de apoyo para nuestro sector marítimo, en Estados Unidos **HAY UN PROTECCIONISMO A SU INDUSTRIA NAVAL**, cosa que México no tiene y estamos hablando de un país desarrollado, con una flota mercante y no se diga militar considerable y poderosa y en nuestro caso que somos aún un país en vías de desarrollo, resulta ser que la Ley Aduanera permite importar temporalmente embarcaciones por el lapso de diez años en donde nada más se paga el Impuesto General de Importación y el Derecho de Trámite Aduanero, por si fuera poco no



hay mantenimiento de nuestra flota y si esto se hace es a través de los astilleros de la Secretaría de Marina y la adquisición de grandes embarcaciones para entidades y empresas de Gobierno como Petróleos Mexicanos (PEMEX) se realiza en el extranjero es decir a través de contratos de fletamento de BUQUES EXTRANJEROS, valga la cacofonía entonces ¿qué pasa con nosotros? Debe de haber coherencia entre el modelo económico con la realidad actual, tanto daño hace el socialismo como la total apertura descontrolada del Comercio Exterior porque se desmantela la industria nacional y la propia realidad nos lo ha demostrado junto con la Historia, países que ahora son potencias mundiales y desarrollados como Alemania, Francia, Japón y el propio Estados Unidos, comenzaron por proteger a sus industrias y sectores clave de la economía para alcanzar el desarrollo que tienen, permitiendo la intervención del Estado de forma regulada y lo mismo pasa con otros países de los llamados nuevamente industrializados como Singapur y otros que no han alcanzado ese calificativo pero sí llaman la atención por sus altas tasas de crecimiento como Vietnam que durante muchos años estuvo en guerra y ahora su realidad es otra, luego entonces lo que México necesita es un modelo económico mixto como lo venía haciendo donde el Estado y el sector privado se encarguen de fomentar las actividades productivas del país pues si bien es cierto las inversiones extranjeras no son malas sino todo lo contrario porque traen empleo, si dependemos mucho de ellas ahí sí es dañino porque no tendremos una planta productiva para ser autosuficientes en la medida de lo posible y no daremos los pasos que necesitamos como el empezar a producir nuestra propia tecnología y en éste campo de estudio que nos ocupa, tener una flota mercante competitiva.

Concluyendo con éste Subcapítulo cabe señalar que la Secretaría de Marina sí cuenta con astilleros propios en contraste con la Marina Mercante que carece de ellos y son necesarios por las razones ya explicadas.

### **5.5.- Empresas Armadoras Nacionales.**

Como ya lo vimos los astilleros son instalaciones destinadas a la construcción y reparación de buques y para que éstos puedan empezar a hacerlo deberán obtener autorización de la autoridad marítima, de conformidad con el artículo 74 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual establece que:

La construcción y reparación o modificación significativas de las embarcaciones, deberán realizarse bajo condiciones técnicas de seguridad las cuales encontramos en los Tratados Internacionales como Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida en el Mar o “SOLAS” (conocido así por sus siglas en inglés “*Safety of Life at Sea*”) y el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques o MARPOL 73/78 por mencionar algunos y el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, ahora ¿qué se entiende por reparación o modificación significativa? Es el último párrafo del citado artículo 74 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos el que nos da la respuesta, indicándonos lo que a la letra dice: *“Se entenderá por reparación o modificación significativa de embarcaciones, aquéllas que conlleven la alteración de sus dimensiones o su*

*capacidad de transporte, o que provoquen que cambie el tipo de la embarcación, así como las que se efectúen con la intención de prolongar la vida útil de la embarcación.”<sup>109</sup>*

- Como nota importante nos indica que los astilleros, diques, varaderos, talleres e instalaciones al servicio de la SECRETARÍA DE MARINA, deberán sujetarse a las normas oficiales mexicanas respectivas, de las cuales podemos mencionar la NOM-007-SCT4-1994. Prueba de inclinación para embarcaciones – Método, la NOM-017-SCT4-2011 Especificaciones Técnicas que deben cumplir los planos para embarcaciones y artefactos navales, la NOM-021-SCT4-1995 Condiciones que deben cumplir las embarcaciones para el transporte de productos petroquímicos y la NOM-034-SCT4-2009 Equipo mínimo de seguridad, comunicación y navegación para embarcaciones nacionales, hasta 15 metros de eslora.
- Todo proyecto de construcción y/o reparación deberá ser previamente aprobado por la Secretaría de Marina y elaborado por personas físicas profesionalmente reconocidas o sociedades legalmente constituidas con capacidad técnica demostrada.
- Durante dichos trabajos, la embarcación en construcción o reparación estará sujeta a las pruebas, inspecciones y verificaciones correspondientes.
- Al término de los trabajos, la embarcación requerirá de los certificados de seguridad marítima y de arqueo que expida la Secretaría de Marina directamente o bien un inspector autorizado por ésta.

Sobre esto es importante precisar que la Secretaría de Marina debe de aprobar los planos correspondientes, los cuales de conformidad con los dos Tratados Internacionales citados con antelación deben de contar con un visto bueno de una casa o sociedad clasificadora oficialmente reconocida, las cuales *“son entidades especializadas, de alta capacidad técnica, que se encargan de inspeccionar y clasificar buques desde su construcción y llevan un registro de clasificación de naves.”<sup>110</sup>*

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada nos menciona en su obra “Derecho Marítimo” que de acuerdo a la Jurisprudencia comparada, se ha establecido el principio de que in eximir de responsabilidad al constructor, la sociedad o casa clasificadora (como lo denomina nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos) es responsable de todas las consecuencias perjudiciales que sufra el comprador por defectos en la construcción del buque, ya que para que el comprador se decidiese a realizar el contrato de compra-venta ha sido condición esencial la clasificación en donde por supuesto ha intervenido dicha casa clasificadora.

---

<sup>109</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

<sup>110</sup> Fariña, Francisco. “Derecho Comercial Marítimo. Tomo I”. Barcelona, España. 1955.

Las casas clasificadoras de mayor prestigio internacional son las siguientes:

- *American Bureau Shipping (ABS).*
- *Bureau Veritas (BV).*
- *China Classification Society (CCS).*
- *Croatian Register of Shipping (CRS).*
- *Det Norske Veritas (DNV GL).*
- *Germanischer Lloyd (GL).*
- *Indian Register of Shipping (IR).*
- *Korean Register (KR).*
- *Lloyd's Register (LR).*
- *Nippon Kaiji Kyokai (NKK).*
- *Polski Rejestr Statków (PRS).*
- *Registro Italiano Navale (RINA).*
- *Russian Maritime Register of Shipping (RS).*

Como ya lo habíamos comentado, lamentablemente con el modelo económico que se ha venido siguiendo desde el 1º de Diciembre de 1982 (el neoliberal) muchísimas empresas fueron privatizadas, entre ellas los astilleros excepto los pertenecientes a la Secretaría de Marina y lejos de incentivar ésta actividad lo único que ha sucedido es que el rubro de los astilleros en México prácticamente ha quedado desmantelado, esperemos se haga una reforma legal a fondo para tener un modelo económico más acorde con nuestra realidad y necesidades, porque en resumidas cuentas no tenemos una flota importante y es prioritario como país marítimo que somos ser líderes en el sector de los armadores y no mandar a construir nuestras embarcaciones al extranjero ni tampoco fletar buques que no sean mexicanos.

#### **5.6.- Trabajadores Marítimos y Portuarios. Su regulación en la Legislación Nacional y Problemática.**

La Ley Federal del Trabajo tiene un Capítulo especial titulado “Trabajadores de los Buques” y entre lo más relevante que podemos mencionar es lo siguiente:

- Dichas disposiciones se aplicarán a la tripulación de los barcos que ostenten bandera mexicana, OJO aquí hay algo muy importante que quiero agregar, el documento comprobatorio de la nacionalidad de todo buque es el certificado de matrícula, ya que el enarbolamiento del pabellón (expresión marítima de “izar la bandera en el buque”) solamente presume la nacionalidad.
- La tripulación deberá ser mexicana por nacimiento y NO deberán adquirir otra nacionalidad y estar en pleno goce y ejercicio de sus derechos civiles y políticos y se conformará por los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, marineros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador.
- Acorde con la Ley de Navegación y Comercio Marítimos al capitán se le entenderá como la persona que ejerce el mando directo a bordo del buque y además se le considerará como representante del empleador.
- Queda expresamente prohibido a los menores de ésta edad y los menores de dieciocho años el ejercer la actividad de pañolero o de fogonero, que son las personas que se encargan de cuidar los pertrechos y manejar las máquinas de vapor a bordo de los buques.

Me gustaría desglosar en ésta parte todo lo referente a los derechos, obligaciones y responsabilidades de la tripulación para que partiendo de ahí veamos ¿cómo podemos mejorar lo que se contempla en nuestro Derecho Positivo? No solamente en cuanto a aumentar sus condiciones de vida y poder adquisitivo, sino hacer de México un país competitivo y atractivo en éste rubro además de alentar a las nuevas generaciones a adentrarse en éste sector que tanto nos necesita.

Así las cosas la tripulación tiene los siguientes derechos:

- A que sus relaciones de trabajo consten por escrito, la costumbre marítima le ha denominado “contrato de enrolamiento”, del cual se expedirán cuatro ejemplares: Uno para el trabajador, otro para el empleador, otro para la capitania de puerto y el último para la inspección del trabajo.

Para el caso de que sea un contrato colectivo el que se haya celebrado, únicamente se hará por triplicado, dos de ellos para cada parte y el ejemplar restante se depositará en la Junta Federal de Conciliación, misma que lo remitirá a la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje.

- Dicho contrato deberá cumplir con los requisitos señalados por la Ley Federal del Trabajo para garantizarle una mayor seguridad jurídica al trabajador y no se encuentre tan desprotegido como muchas veces sucede en el ámbito laboral.
- Tendrá derecho a gozar de un periodo vacacional que se estipule con el empleador a través de él o de su sindicato, o de acuerdo a lo que señala la Ley de la Materia, que mínimo son de doce días laborales al año y se irán aumentando en dos por cada año subsecuente de servicios hasta llegar a los veinticuatro días, donde después se aumentarán dos años pero cada cinco años de servicio.
- Tiene derecho a que se le pague una remuneración por los servicios que está prestando a bordo y si es que se encuentran en el extranjero, puede acordarse de que se pagarán en moneda extranjera, de acuerdo al tipo de cambio oficial vigente al momento de cobrarse, por supuesto aquí también vamos a tomar en consideración las equivalencias de las monedas extranjeras con respecto al dólar que mensualmente publica el Banco de México en el Diario Oficial de la Federación para el caso de que el pago se reciba en unidades monetarias distintas al dólar.

Cabe mencionar que pueden pactarse salarios distintos por trabajos iguales dependiendo de la categoría de los buques en donde se esté trabajando y ello no es violatorio del principio de igualdad de los salarios según lo expresado en el artículo 200 de la Ley Federal del Trabajo.<sup>111</sup>

- El salario se pagará en el tiempo y lugar convenidos en el contrato que por regla general deberá ser en día laborable ya sea antes o inmediatamente después de haber concluido la jornada de trabajo y siempre será en el centro de trabajo, ya sea a bordo del buque o en las oficinas del transportista.<sup>112</sup>
- Tendrán derecho también a que su salario se les aumente un porcentaje si es que el viaje a realizar llega a prolongarse o a retardarse, pero si dicho viaje se reduce, por ningún motivo se le disminuirá porcentaje alguno de su salario.<sup>113</sup>
- En tratándose de un sindicato, tendrá derecho a que su contrato colectivo sea revisado en los periodos que indica la Ley Federal del Trabajo, sobre todo la parte relativa a los salarios para que se actualicen.

---

<sup>111</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. p. 145.

<sup>112</sup> Ídem.

<sup>113</sup> Ídem.

- Para el caso de que sea despedido, podrá solicitar ante la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje su reinstalación al trabajo que desempeñaba o a que se le indemnice en términos de Ley.
- A rescindir su contrato de trabajo porque el empleador haya incurrido en alguna de las cláusulas de responsabilidad que menciona el artículo 51 de la Ley Federal del Trabajo, la carga de la prueba aquí es para el trabajador porque debe demostrar cómo se dio la situación que está argumentando, para que se le pueda rescindir dicho contrato sin responsabilidad para el empleador y por ello por supuesto tendrá derecho a que se le indemnice de acuerdo a los montos señalados por la Ley para el caso de que el trabajo se haya acordado por tiempo determinado o indeterminado.
- Para el caso de que haya sufrido una lesión o enfermedad que le impida desempeñar su trabajo y que sea como consecuencia o con motivo del ejercicio del mismo, tendrá derecho a que se le indemnice de acuerdo a la incapacidad que haya sufrido como consecuencia de éstos accidentes, enfermedades o lesiones y por supuesto también tiene derecho a las prestaciones en especie que señala el artículo 487 de la Ley Federal del Trabajo como son asistencia médica, rehabilitación, hospitalización, aparatos de prótesis y ortopedia, etcétera.
- Para el caso de que el trabajador muera como consecuencia de un riesgo de trabajo, la indemnización que señala la Ley, tienen derecho a recibirla las siguientes personas en el presente orden:
  - ✓ Su viuda(o) que hubiese dependido económicamente del difunto, pero la Ley indica que deberá tener una incapacidad de cincuenta por ciento o más así como los hijos de ambos.
  - ✓ Sus ascendientes, excepto que prueben que no dependían económicamente del difunto, lo cual desgraciadamente no se da porque a veces hay personas más cercanas al trabajador y que si llegan a necesitar ese dinero.
  - ✓ La concubina o el concubino, según sea el caso.
  - ✓ Otras personas que dependían económicamente del difunto.
  - ✓ De no concurrir ninguna de éstas personas, tendrá derecho a percibir ese monto el Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS).
- De igual manera gozan de un derecho preferentísimo en relación con los demás acreedores que tenga el empleador, incluyendo al Fisco Federal y al IMSS, toda vez que el pago de los salarios e indemnizaciones de los

trabajadores, siempre tienen el primer lugar en el grado de prelación de los créditos debidos por el empleador.

Dicho derecho de preferencia se le denomina en el ámbito de nuestro estudio **PRIVILEGIO MARÍTIMO** y puede ejercerse sobre el buque, incluyendo su maquinaria, aparejos, pertrechos, fletes que devengue y demás elementos necesarios para cubrir los gastos de seguridad social y de repatriación del (los) tripulante(s) a quienes no se les hayan pagado los conceptos ya mencionados.

- Ejercer su derecho de huelga, una de las grandes conquistas de los trabajadores pero para que pueda considerarse como un derecho y no como un acto generador de responsabilidades que depare un perjuicio tanto al patrón como a los propios trabajadores, deberá cumplir con los requisitos exigidos por nuestra Ley Laboral como son el de mayoría, también que sea lícita, justificada, existente y enfocarse única y exclusivamente a la suspensión temporal del trabajo y por supuesto cumplir con las formalidades requeridas en el procedimiento para que pueda efectuarse como debe de ser.
- Elaborar un Reglamento Interior de Trabajo, junto con los representantes del empleador con las exigencias que dicta nuestra Ley Federal del Trabajo y una vez efectuado esto, se depositará en la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje y se registrará en la Capitanía de Puerto en donde el buque se matriculó, pues allí será donde presten sus servicios.

Esto se hace con la finalidad de constar por escrito las horas de entrada y de salida a la empresa, la distribución de las jornadas de trabajo así como el equipo necesario para el desarrollo de las labores, etcétera. Son más que nada disposiciones relativas a las condiciones y ambiente en que se efectuarán los trabajos.

- Celebrar a través de su sindicato un contrato colectivo con su(s) empleador(es) para la determinación de condiciones de trabajo en los diversos establecimientos del naviero o empresa naviera según sea el caso y de igual manera, un contrato ley para toda la República o en partes de ella, actualmente no hay ningún contrato de éste tipo en la actividad marítima.

Por su parte el capitán del buque tiene los siguientes derechos:

- Todos los relativos a la tripulación.
- Solicitar el cambio de destino de las mercancías en tráfico de cabotaje a tráfico mixto.

- A limitar su responsabilidad de acuerdo a los Tratados Internacionales de los cuales México sea parte y que sean aplicables al capitán.

Pasemos a analizar las obligaciones que le corresponden a la tripulación en primer término y luego las del capitán, por la investidura que conlleva su nombramiento, así pues las obligaciones que le competen a los tripulantes, incluyendo algunas de ellas al capitán del buque son:

- Respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a la prevención de riesgos y accidentes durante la travesía marítima, cabe mencionar que tales mandamientos serán por parte del capitán y de los oficiales de cubierta en el ejercicio de su facultad de representación de la autoridad mexicana más no del empleador en éstos casos.
- Avisar al empleador que están tomando medicamentos, previa muestra de la receta médica correspondiente al abordar, de lo contrario, se le puede rescindir su contrato de trabajo sin responsabilidad alguna para aquél.
- Las demás aplicables a los trabajadores, consignadas en la Ley Federal del Trabajo y Tratados Internacionales suscritos por México.

Como ejemplo tenemos el contar con un documento de identidad de gente de mar que debe contener el nombre completo del tripulante, su fecha y lugar de nacimiento, su nacionalidad y características físicas, una fotografía incluida y además deberá ir firmado por el tripulante o por otra persona a su ruego y nombre ante dos testigos, debiendo imprimir su huella dactilar en tal documento, como lo exige el Convenio Relativo a los Documentos de Identidad de Gente de Mar.

- Cumplir siempre que sea posible el derecho de sufragio en las elecciones populares de México o en las concernientes al sindicato o confederación a la cual pertenezcan.

El empleador siempre les permitirá que falten a sus labores cuando se trate del cumplimiento de éstas obligaciones pero éste permiso está condicionado a que no se ponga en riesgo la seguridad del buque.

Ahora en tratándose del capitán, le corresponden las siguientes obligaciones:

- Mantener actualizado el Diario de Navegación y demás libros y documentos exigidos por la Ley.
- Coadyuvar con el Ministerio Público Federal y demás autoridades en la investigación de un delito o falta a bordo. Recordemos que como representante de la autoridad mexicana que es, podrá arrestar a cualquier tripulante o a cualesquier otra persona que cometa tales conductas dentro del buque y una vez al arribar a puerto mexicano, deberá turnar el caso a la



autoridad correspondiente y en caso de llegar a puerto extranjero, lo dará a conocer al cónsul mexicano y podrá si es necesario solicitar el auxilio de las autoridades del Estado en donde el buque atracó.

- Dar fe de cualquier fallecimiento que suceda a bordo por la causa que sea y levantar el testamento correspondiente, no olvidemos que al ser la primer autoridad a bordo, son funciones inherentes a él.
- Contratar los servicios de pilotaje o de remolque cuando así sea necesario u obligatorio para la preservación de la seguridad de la navegación y de la infraestructura del puerto a donde arribe.
- Permitir y proporcionar los datos necesarios cuando se realice una inspección a bordo por parte de las autoridades, aquí es importante resaltar que las autoridades aduaneras no tienen facultar para inspeccionar nada a bordo de la embarcación, de conformidad con el artículo 144 de la Ley Aduanera.
- Expedir el conocimiento de embarque una vez que las mercancías ya fueron embarcadas a bordo del buque si es que el transportista lo autorizó para hacerlo.
- Actuar como agente naviero ante las autoridades aduaneras cuando el buque no tenga designado a dicho sujeto.
- Presentar ante la autoridad aduanera un manifiesto para cada puerto mexicano donde sea destinada la mercancía así como una lista de la tripulación y un manifiesto de carga a parte en donde consten las mercaderías de naturaleza explosiva, inflamable, corrosiva, contaminante o radioactiva. Esto se hace con la finalidad de llevar un control del cargamento que está ingresando al país sobre todo en el caso de bienes peligrosos como las que se acaban de enunciar, no olvidemos que independientemente de que es una obligación de las autoridades aduaneras y portuarias el revisar esto.
- En tratándose de tráfico de altura, siempre que el buque arribe hacia un puerto mexicano o zarpe de él, deberá presentar a la aduana un manifiesto de carga y especificarle el puerto extranjero de destino.
- Para el caso de navegación de cabotaje, deberá igualmente presentar a la autoridad aduanera los sobordos de las mercancías que se embarcaron y que se van a conducir a su puerto de destino, no importando si se destinarán al tráfico mixto.

Ahora pasemos a analizar las responsabilidades, comenzando por las correspondientes a la tripulación:

- El no respetar las instrucciones recibidas por parte del capitán o del empleador, de hecho puede ser una causal de rescisión de las relaciones de trabajo.
- Vender en los expendios del buque bebidas embriagantes sin permiso del capitán así como introducir tales bebidas además de drogas y enervantes salvo que sean requeridas mediante una receta médica que los ampare. También es una causal de rescisión de las relaciones de trabajo, por considerarse una insubordinación hacia el capitán en su carácter de representante del empleador y de la autoridad mexicana pues él es el encargado directo de mantener la disciplina a bordo.
- Que el trabajador se encuentre beodo o bajo los efectos de algún narcótico en sus horas de trabajo que pueden ser durante la navegación, en el puerto al desembarcar o al zarpar.
- No abordar a la hora convenida para la salida del buque o también que sí se presente pero simplemente no se embarque, éstas dos circunstancias también pueden ser un factor que genera la rescisión de su contrato de trabajo.
- Serán responsables de igual manera cuando al ejecutar su trabajo, se ponga en riesgo la vida de los demás tripulantes, la de terceros (para el caso de que en un acto de salvamento, se encuentre gente de otro barco o en la navegación pasen cerca de un barco o cualquier otra circunstancia en donde se encuentren personas ajenas a los tripulantes), la de pasajeros si es que el buque es mixto, es decir que transporte mercancías y personas a la vez, las mercancías y también los bienes de la tripulación o de terceras personas.
- Cometer algún delito o falta civil o administrativa en el desempeño de su trabajo o en sus periodos de descanso ya sea a bordo o en los puertos de carga o de destino.
- Ejercer actos de violencia contra sus demás compañeros o terceras personas pretendiendo ejercer así su derecho de huelga, donde por supuesto que se les denunciará penalmente y se llevará a cabo el proceso penal correspondiente.
- Cuando suspendan las actividades laborales encontrándose todavía en la mar y no hayan llegado al puerto de destino además de que sonaría tonto e ilógico que pretendan hacerlo allí pues no podrían sobrevivir tanto tiempo dado que tienen las provisiones calculadas para el tiempo estimado que llevará efectuar los diversos viajes que tenga el buque.

En éste caso si no quieren trabajar, el empleador puede contratar a nuevo personal sin incurrir en ninguna responsabilidad y puede llevar una embarcación aparte para transportar a México al personal rebelde y aquí se les juzgará por los actos en que hayan incurrido por dicha negligencia.

- También incurren en responsabilidad si dicha suspensión se efectúa en tierra pero no se cumplió con los requisitos necesarios para que pueda considerarse huelga pues cabe señalar que el paro laboral les está prohibido a los trabajadores, pues es un derecho del empleador con el objeto de estabilizar precios en los productos o servicios que preste.

A continuación señalaremos y estudiaremos las responsabilidades del capitán y su respectiva limitación si es que se le reconoce dicho beneficio:

Podrán limitar su responsabilidad con base en lo establecido en la Ley y en los Tratados Internacionales de los cuales México sea parte, hay que resaltar que dicha limitación sólo puede efectuarse en el ámbito civil, no así en el campo del Derecho Penal pues no se deja al arbitrio de los particulares el establecimiento de la pena correspondiente, ello le compete al Poder Judicial.

Su responsabilidad así como de los demás sujetos ya expuestos, podrá ser civil, penal o administrativa, de acuerdo al hecho que haya generado su acto u omisión negligentes.

En cuanto al ámbito penal, cabe señalar que será responsable de los delitos y las faltas resultantes del daño ocasionado al buque o a las mercancías embarcadas por su negligencia o descuido así como de las riñas y alteraciones del orden a bordo e igualmente de los daños que llegue a ocasionar el buque a terceras personas o a sus bienes.

Es también responsable solidariamente con el transportista por las sustracciones, robos o cualquier especie cometidos por la tripulación<sup>114</sup> por ser representante de éste último en su carácter de empleador, dependiendo del fletamento celebrado.

La problemática principal que tenemos es que no encontramos lamentablemente la protección social que ameritan, ya vimos antes la situación de la Casa del Marino que para el país que somos únicamente existen en Veracruz y en Puerto Progreso pero no se queda ahí sino que derivado de investigaciones de la Comisión de Seguridad Social del Colegio de Contadores Públicos del Estado de Veracruz hay una problemática para las empresas navieras y portuarias para contratar trabajadores es que se contrata personal perteneciente a sindicatos en donde naturalmente hay que considerar lo que se pactó en el contrato colectivo en donde se reconocen que las actividades relativas a éste sector no son permanentes por la propia naturaleza del negocio ya que está sujeto a interrupciones y fluctuaciones de los propios servicios públicos de maniobras que se llevan a cabo, por citar un

---

<sup>114</sup> Hernández Izal, Santiago. “Derecho Marítimo II”. Ed. Cadi. Barcelona, España. 1969.

caso, por lo tanto la contratación y prestación de los servicios de los trabajadores del sector será de acuerdo con la naturaleza propia de éstas actividades.

En razón de lo citado en el párrafo inmediato anterior, las empresas portuarias principalmente, se obligan a ocupar únicamente a personas miembros de los sindicatos con los cuales tienen celebrados sus contratos colectivos de trabajo y para llevar a cabo dicha contratación el sindicato proporciona una copia del padrón vigente de sus agremiados con la expresión de sus especialidades para que del mismo, las empresas elijan el personal que requieran contratar en los términos mencionados, ahora viene la pregunta ¿se está tratando desigual a los desiguales? Seguida de otra ¿qué sucede con las personas que no estén afiliadas a dichos sindicatos? Y la más importante ¿qué pasa con la estabilidad en el empleo? Entendido éste último concepto como el principio que otorga carácter permanente a la relación de trabajo y hace depender su disolución únicamente de la voluntad del trabajador y sólo excepcionalmente de la del patrono, del incumplimiento grave de las obligaciones del trabajador y de circunstancias ajenas a la voluntad de los sujetos de la relación que hagan imposible su continuación, en palabras del destacado jurista y orgullosamente mexicano Mario de la Cueva y de la Rosa que en paz descance, toda una eminencia en el campo del Derecho del Trabajo.

Una de las situaciones más frecuentes en éste rubro que estamos estudiando es que de acuerdo con lo pactado en el contrato colectivo de trabajo, las empresas se obligan a contratar únicamente a los trabajadores pertenecientes al sindicato, por lo que hay altas probabilidades de que los trabajadores sean convocados a extender su jornada laboral por un turno más lo que comúnmente se conoce como “doblar turno” y si bien es cierto que la Ley Federal del Trabajo establece que toda extensión de la jornada laboral es tiempo extra, en las empresas portuarias es aceptado trabajar turnos adicionales sin que éstos sean considerados como tiempo extra ya que se entiende finalizada la relación de trabajo al término de cada turno, gran paradoja ¿verdad? Pues ésta situación trae consecuencias de imposibilidad práctica a los trabajadores a los empleadores para cumplir correctamente con las obligaciones contenidas en la Ley del Seguro Social, la Ley del Instituto del Fondo Nacional de la Vivienda para los Trabajadores y demás ordenamientos aplicables, porque si éste trabajador obligado a doblar turno al final del día recibió un salario diferente al informado al IMSS, el importe del segundo turno laborado será sumado al salario que tenga el trabajador en su próximo nombramiento, en resumidas cuentas, si el trabajador tuviera una incapacidad por riesgo de trabajo o por enfermedad general al finalizar los dos turnos del día uno, invariablemente sus prestaciones en dinero serán cubiertas de acuerdo al salario informado al IMSS, es decir el del primer turno, viéndose así afectadas dichas prestaciones además de los capitales constitutivos que el IMSS finque al empleador.

Los trabajadores portuarios viven de los ingresos generados por las maniobras de carga y descarga de buques, furgones de ferrocarriles y camiones en forma permanente, pero éstos representan según datos de la Comisión de Marina

Mercante de la Cámara de Diputados únicamente el cuarenta por ciento de la mano de obra ocupada en los puertos y el sesenta por ciento restante está integrada por personal libre que efectúa la mayor parte del movimiento de carga y descarga y permanece al margen de toda actividad sindical. Los trabajadores sindicalizados que se les suele llamar “socios sindicalizados” por las cuestiones platicadas en párrafos precedentes reciben un sesenta por ciento más de lo que perciben los trabajadores libres por concepto de salario, lo cual únicamente les permite llevar una vida decorosa, alcanzando a conquistar su propia casa habitación, un vehículo en razón de los ingresos fijos que perciben y que la mayoría de sus hijos estudien en Universidades de la Ciudad de México e incluso en el extranjero aún sin beca, aquí se responden las preguntas hechas con antelación ¿se está tratando desigual a los desiguales? Y ¿qué sucede con las personas que no estén afiliadas a dichos sindicatos?

Lo complementamos tratando el tema de los trabajadores no sindicalizados cuya situación es completamente diferente pues al no percibir ingresos fijos ni tener un contrato de trabajo que los respalde, no son sujetos de crédito orillándoles a vivir en condiciones precarias y complementando sus ingresos con el subempleo<sup>115</sup> es aquí cuando el Derecho como instrumento de la Justicia debe de ir de la mano de la Economía y por supuesto también puede plantearse al revés ésta hipótesis, que el modelo económico vaya de la mano con el Derecho para garantizar una vida digna para todos en su propia Patria, evitando o previniendo que el tejido social se descomponga no propiciando así que la gente se vea en la imperiosa necesidad de refugiarse en actividades ilegales en donde perciben más dinero para alcanzar un mejor nivel socioeconómico que en un trabajo legal, otra gran paradoja.

Debe mencionarse que el Gobierno Federal ha venido apoyando la capacitación del trabajador portuario, ofreciéndole oportunidades a los trabajadores sindicalizados de efectuar viajes de estudio a puertos de otros países con mayor grado de tecnificación, a fin de que con las experiencias que de ahí se derivan, puedan mejorarse las maniobras y la Operación Portuaria de nuestro país; así mismo, son frecuentes los seminarios que organiza el Gobierno para la especialización del trabajador portuario en control de carga, operación de almacenes y administración portuaria en general pero ¿y los que no están sindicalizados? Hay muchas cuestiones que merecen atención y tengamos el Marco Jurídico que necesitamos para que la actividad marítimo-portuaria no solamente sea provechosa como ya lo hemos comentado sino que ofrezca un nivel de vida digno a quienes intervengan en ella con el esfuerzo de su trabajo.

### **5.7.- La Organización Internacional del Trabajo.**

Éste año la OIT cumple cien años de haberse fundado, el mundo actual no puede concebirse sin fines de semana, sin una jornada laboral limitada a ocho horas al día, sin edad mínima para trabajar, sin protección ni seguridad social para los

---

<sup>115</sup> Página de internet de la Comisión de Marina Mercante de la Cámara de Diputados: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>

trabajadores en general ni para las trabajadoras embarazadas ni los trabajadores vulnerables en lo particular, su organización revolucionaria y visionaria al reunir gobiernos, trabajadores y empleadores a fin de definir las normas de trabajo fue ejemplo a seguir para otros Estados para que con base en ésta organización valga la cacofonía para conciliar y dirimir controversias en las relaciones laborales como sucede en nuestro caso con la Junta de Conciliación y Arbitraje.

Como ya lo comentamos en su quincuagésimo aniversario recibió el Premio Nobel de la Paz en 1969 por todo lo que hasta ese momento había aportado al mundo, entre ellas la condena del *Apartheid* en Sudáfrica, convirtiéndose en una de las primeras Organizaciones Internacionales en sancionar a dicho país.

Cuando se acercaba el final del siglo XX, el papel de la OIT siguió evolucionando para adaptarse a las necesidades del mundo del trabajo, en particular con el avance irrefrenable de la globalización, las solicitudes de asistencia se ampliaron para abarcar cuestiones muy diversas incluidas los derechos de los pueblos indígenas, el SIDA en el lugar de trabajo, los trabajadores domésticos y los trabajadores migrantes.<sup>116</sup>

Su sede se encuentra en Ginebra, Suiza y anualmente se reúnen sus cuatro delegados por cada país miembro, dos de ellos elegidos por el Gobierno y los otros dos propuestos por las organizaciones de trabajadores y empleadores respectivamente. De este modo, la mitad de los integrantes de la Conferencia representan a los gobiernos, en tanto que una cuarta parte integra el bloque de trabajadores, y la otra cuarta parte integra el bloque de empleadores.

Veamos ¿cómo se compone y qué funciones son las que ejerce? Cada Comisión que compone a la OIT.

A la Conferencia Internacional le corresponde la sanción de las normas internacionales del trabajo, fundamentalmente convenios y recomendaciones, por las dos terceras partes de sus miembros.

También corresponde a la Conferencia Internacional examinar las memorias anuales que cada país debe presentar sobre el estado de la aplicación de las normas internacionales, y eventualmente aprobar recomendaciones en los casos en que existen deficiencias. En esa tarea la Conferencia cuenta con la ayuda de la importante Comisión de Expertos que debe examinar cada memoria y producir un informe a la Conferencia recomendando los cursos de acción en cada caso.

La Comisión de Expertos en Aplicación de Convenios y Recomendaciones (CEACR) es un organismo permanente asesor de la Conferencia Internacional, integrado por juristas especialistas en Derecho Internacional del Trabajo.

---

<sup>116</sup> Página de internet de la Organización Internacional del Trabajo: [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_658101/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_658101/lang--es/index.htm)

La función de la Comisión de Expertos es examinar las memorias que todos los países tienen la obligación de presentar cada año, detallando el estado en que se encuentra la aplicación de los convenios internacionales en su territorio.

El Consejo de Administración está integrado por cincuenta y seis personas, de los veintiocho integrantes que corresponden a los Gobiernos, diez son designados directamente por los diez países de mayor importancia industrial (Alemania, Brasil, China, Estados Unidos, Francia, India, Italia, Japón, Reino Unido y Rusia) y el resto por los delegados gubernamentales en la Conferencia. Los otros dieciocho miembros corresponden en partes iguales a los trabajadores y empleadores y son elegidos por los bloques correspondientes en la Conferencia. Los miembros se renuevan cada tres años. Es el órgano ejecutivo de la OIT, se reúne cuatrimestralmente y actúa a través de la Oficina Internacional del Trabajo, cuyas reglas de funcionamiento establece.

El Comité de Libertad Sindical es un importante organismo que depende del Consejo de Administración, integrado por nueve de sus miembros y un presidente independiente, pertenecientes por partes iguales a los tres bloques (Estados, Empleadores y Trabajadores). Su función es intervenir en las quejas relacionadas con la libertad sindical, derivadas de las posibles violaciones de los Convenios Internacionales y aquellos que resultan complementarios.

La Oficina Internacional del Trabajo está dirigida por el Director General, elegido por el Consejo de Administración con un mandato de cinco años, quien a su vez contrata el personal de acuerdo a estrictas normas de concursos, siendo la entidad permanente de apoyo a la tarea de la Conferencia Internacional y el Consejo de Administración.

La Oficina Internacional del Trabajo posee una estructura regional descentralizada en cinco regiones:

- África
- América Latina y el Caribe
- Estados Árabes
- Asia y el Pacífico
- Europa y Asia Central

A su vez, cada región tiene oficinas subregionales y de área. Estados Unidos y Canadá no están incluidos en ninguna de las regiones.

La OIT sanciona convenios internacionales y recomendaciones. Ambos requieren una mayoría de dos tercios para ser aprobadas por la Conferencia Internacional,

éstos convenios internacionales constituyen Tratados Internacionales obligatorios para sus miembros una vez ratificados, en tanto que las recomendaciones, no son obligatorias, no son ratificados por los Estados miembro y constituyen sugerencias a los países para ir progresando en las relaciones laborales.

Generalmente a todo convenio sancionado, corresponde y su finalidad es el fomento y la orientación de las actividades nacionales en determinadas áreas como la Recomendación número 77 sobre la formación profesional de la gente de mar de 1946, por ejemplo.

Tocando el punto de la gente de mar se estima que el noventa por ciento del comercio mundial recurre al transporte marítimo o fluvial, que a su vez depende de la gente de mar para la explotación de los buques, por consiguiente, los marinos son esenciales al comercio internacional y al sistema económico global y con el fin de proteger a la gente de mar en el mundo, así como a su aporte al comercio internacional, la OIT adoptó más de setenta instrumentos en el marco de reuniones marítimas especiales de la Conferencia Internacional del Trabajo.

Para el sector marítimo, las normas internacionales de la OIT fijan condiciones mínimas de “trabajo decente” (de acuerdo con la OIT, éste concepto se refiere a la sintetización de las aspiraciones de las personas durante su vida laboral. Significa la oportunidad de acceder a un empleo productivo que genere un ingreso justo, la seguridad en el lugar de trabajo y la protección social para las familias, mejores perspectivas de desarrollo personal e integración social, libertad para que los individuos expresen sus opiniones, se organicen y participen en las decisiones que afectan sus vidas, y la igualdad de oportunidades y trato para todos, mujeres y hombres) y abarcan casi todos los aspectos del trabajo, desde las condiciones mínimas exigidas para el trabajo de la gente de mar a bordo de un buque, (en particular, la edad mínima, el certificado médico, formación y calificaciones) hasta las disposiciones sobre las condiciones de empleo, tales como las horas de trabajo o los períodos de descanso, los salarios, el derecho a vacaciones, la repatriación y el alojamiento, esparcimiento, alimentación y servicio de fonda, pasando por la protección de la salud, el bienestar y la protección en materia de seguridad social.

Tales normas comprenden también las pensiones y establecen los documentos de identidad de la gente de mar, internacionalmente reconocidos, con el fin de facilitar los controles fronterizos.<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Ídem.



## CAPÍTULO VI.- REGULACIÓN JURÍDICA DEL BUQUE.

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española nos lo define como *“Barco de gran tonelaje con cubierta o cubiertas. Buque de guerra, cisterna. Casco de la nave. Cabida. Capacidad de.”* Entre los sinónimos que podemos encontrar son “madero”, “tabla”, “plancha”, “tablón”, “tablero”, “nave”, “bajel”, “barco”, “navío”, “embarcación”, “galera” o “carabela”.

El concepto jurídico para el caso de México es **EMBARCACIÓN** que de conformidad con el artículo 2º, fracción IV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos lo define como *“toda construcción diseñada para navegar sobre o bajo vías navegables”*<sup>118</sup>, siendo éstas la mar, los ríos, lagos, lagunas y esteros.

Nos queda claro que no puede haber Derecho Marítimo si no existe de antemano un buque o embarcación, como queramos llamarle a final de cuentas el vocablo **BUQUE** también es utilizado como concepto jurídico de los navíos pero de acuerdo a su tamaño, es decir, se denominará “buque” a las embarcaciones mayores a los quince metros de eslora o superior a las quinientas unidades de arqueo bruto de conformidad con el artículo 10, fracción II, inciso a) de la referida Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Antes de pasar a estudiar el concepto y naturaleza jurídica de las embarcaciones, quisiera precisar ¿porqué en la actualidad suponen una parte fundamental de la economía mundial?, ¿de qué manera influyó éste medio de transporte en el desarrollo de las civilizaciones y la unión de la Humanidad como antecedente muy remoto de la globalización? Conozcamos un poco de su Historia:

I.- El ser humano comenzó a construir barcos y a emprender viajes por la mar, motivado por el impulso de la emigración para poder encontrar tierras en donde pudiesen instalarse y que su vida no fuese tan difícil u además para poder comerciar con otros pueblos.

Cabe señalar que ambas actividades provocaron conflictos y como consecuencia nació la necesidad de combatir en la mar, naciendo así tres tipos fundamentales de barcos:

- a) Para transportar personas.
- b) Para transportar mercancías.
- c) Barcos de guerra.

Aparentemente los primeros constructores de barcos fueron los Egipcios, una de las civilizaciones más antiguas de la Humanidad y con un alto grado de desarrollo en las Ciencias como la Medicina por ejemplo y no pasa desapercibida la

---

<sup>118</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

ingeniería naval. Se han encontrado modelos de piedra de embarcaciones que datan de hace casi más de once mil años.

**II.-** Dada la necesidad de navegar, los barcos fueron evolucionando pasando de las velas a los remos o complementar ambas fuerzas para alcanzar una velocidad superior acortando así las distancias entre los lugares.

Los Griegos nos ofrecen los primeros antecedentes de las embarcaciones destinadas a navegar por la mar, en concreto diseños de los habitantes de la Isla de Creta, que comerciaban con muchos países de la costa del Mediterráneo.

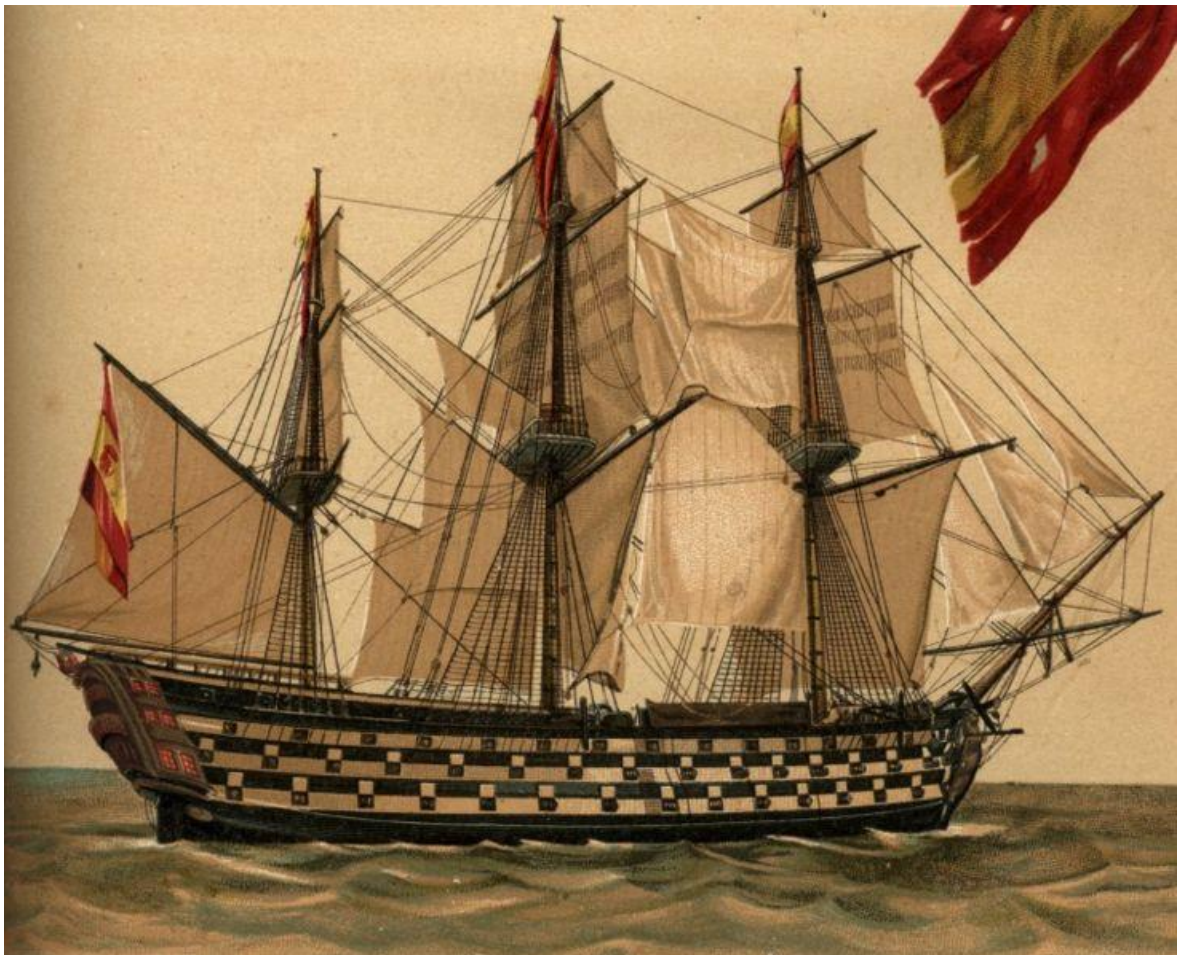
Las birremes y trirremes fueron de gran influencia para el Imperio Romano quien de alguna manera mantuvo muy controlada la piratería que posteriormente se dispararía viviendo su “Edad de Oro” entre los siglos XVI a XIX.

¿Cómo no recordar el imponente e ingenioso drakkar? Aquella embarcación vikinga que en la proa tenía una cabeza de dragón (de hecho su nombre se lo deben a que “drakkar” en noruego quiere decir “dragón”) pero que dada su forma permitía navegar tanto de frente como hacia atrás sin necesidad de dar la vuelta como sí se tenía que hacer con otros barcos, además su nada profundo calado hacía que pudiesen llegar a costa sin problema facilitando así las invasiones de los vikingos y por increíble que parezca, por su diseño no ofrecía tanto peso, haciendo posible que la tripulación pudiese cargarlo para esconderlo en tierra. El drakkar ha dejado Historia porque se ha comprobado que los vikingos llegaron a América muchísimo tiempo antes que Cristóbal Colón, tan es así que se encontraron restos de asentamientos en Vinland, lo que hoy es Canadá.



Con el pasar de los años los barcos empezaron a depender menos de los remos y más del velamen, ya en los grandes siglos de la navegación (XV y XVI) los barcos presenciaron lo que se le denomina en la Historia como “Los Descubrimientos Geográficos”, llegaron las famosas tres carabelas al Continente Americano redefiniendo el destino del planeta entero, mejorando la nutrición con el intercambio de alimentos, fortaleciendo el sistema inmune de los habitantes del llamado “Nuevo Mundo” a un alto precio, la muerte por enfermedades desconocidas para ellos pues las condiciones higiénicas en América eran muchísimo mejores que en Europa, no olvidemos las razones por las cuales se dio la peste negra en la Edad Media en dicho Continente, matando a la tercera parte de su población.

III.- Las guerras entre españoles, ingleses y franceses provocaron un gran desarrollo en la navegación de vela, apareciendo así el bajel uno de los primeros acorazados de la Historia sin pasar desapercibido al barco tortuga de los coreanos.





Otros barcos de vela algo menores eran las fragatas y las corbetas de la marina de guerra, los bergantines y las goletas se destinaban al transporte de mercancías y los grandes pesqueros de alta mar.

**IV.-** A comienzos del siglo XIX, se vieron los primeros barcos de vapor, innovadores para la época pero los marinos los despreciaban y les tenían temor, creyéndolos mucho menos eficaces que los veleros para afrontar una mar tempestuosa pero para el siglo XX el vapor sustituyó por completo a las velas utilizados tanto en las marinas de guerra como mercante.

Ya en las últimas décadas los barcos han sufrido grandes transformaciones como el motor de explosión que ha desplazado al vapor, hay otros con motores atómicos y por supuesto hay otros que son propulsados con tecnologías más amigables con el medio ambiente, como la energía solar por ejemplo, utilizando por supuesto paneles solares para poder desplazarse por la mar.



### 6.1.- Concepto, naturaleza y clasificación.

Wikipedia, la enciclopedia informática si se me permite la expresión nos define al barco de la siguiente manera: *“cualquier construcción cóncava y fusiforme, de madera, metal, fibra de vidrio u otro material (incluso hormigón) que por su forma, es capaz de flotar en el agua y que se utiliza para navegar como medio de transporte. Es por consiguiente, un término genérico con el que se puede referir tanto a una ligera canoa como a un portaaviones.”*<sup>119</sup>

Nos sigue diciendo que *“también se puede considerar como barco a todo cuerpo flotante de forma simétrica respecto de un plano longitudinal vertical, llamado plano de crujía, provisto de medios de propulsión y gobierno, que reúne las siguientes condiciones:*

- *Flotabilidad (que flota).*
- *Solidez o resistencia.*
- *Estanqueidad.*
- *Capacidad de carga.*
- *Estabilidad.*

---

<sup>119</sup> Página de internet de Wikipedia: <https://es.wikipedia.org/wiki/Barco>

- *Gobernabilidad (que gobierna).*
- *Movilidad.*<sup>120</sup>

El Dr. Raúl Cervantes Ahumada, tantas veces citado en ésta obra pues sin él simplemente no podríamos entender mejor al Derecho Marítimo, en su obra homónima nos dice que en términos generales el buque es todo vehículo flotante apto para la navegación y que el origen del término “buque” es incierto ya que se le atribuye a la palabra céltica “buk” cuyo significado es “magnitud, tamaño, masa” o a la germánica “buk” que quiere decir “vientre”.

El vocablo barco proviene del latín “barca”; “nave” del latinajo “navis” y del español “barco” pues derivan las palabras embarcar, embarque, desembarcar y de “nave” vienen las palabras naviero, navegar, etcétera, pero no hay palabras en español derivadas de “buque”, es por ello que en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos para referirnos a éste medio de transporte utilizamos el vocablo **“EMBARCACIÓN”**.

Como ya lo hemos comentado el documento comprobatorio de la nacionalidad de las embarcaciones es el Certificado de Matrícula, el cual contendrá la siguiente información:

- Los elementos de individualización y las características de la embarcación.
- Número de servicio móvil de identificación marítima.
- Nombre del propietario o del poseedor si es el caso.

Pasemos a analizar ¿qué son los elementos de individualización de las embarcaciones?, son el nombre, la matrícula, el puerto de matrícula, la nacionalidad, su señal distintiva y las unidades de arqueo bruto, todo esto de conformidad con el artículo 78 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos; vamos a desglosar éstos conceptos para una mayor y mejor comprensión de los mismos:

**a) Nombre:** Éste elemento es necesario para poder identificar a las embarcaciones en situaciones de emergencia o de peligro, ahora es importante aclarar y mencionar que el hecho de que los barcos tienen nombre **NO significa que sean sujetos de derechos y obligaciones**, pero sí son objetos susceptibles de poder conceder derechos y con los cuales se puedan asumir obligaciones, como bienes muebles que son, con fundamento en el artículo 756 del Código Civil Federal.

Como dato cultural el nombre de los barcos nació de los usos y costumbres y es tradición que los propietarios les pongan nombres de mujer ya que la mar ha sido

---

<sup>120</sup> Ídem.

un lugar para hombres durante muchos siglos, hecho que ya está cambiando con la evolución de los tiempos, entonces se les solían poner nombres femeninos como homenaje a su esposa o madre, como símbolo de protección además de que se considera de mala suerte navegar con un barco sin nombre.

Otra opción muy frecuente es poner nombres relacionados con las mitologías griega, romana o escandinava.

**b) Matrícula:** Es el conjunto alfanumérico que individualiza a cada buque de los demás, haciéndolo único.

**c) Puerto de matrícula:** Es el puerto donde se halla inscrito o registrado un buque.

**d) Nacionalidad:** En tiempos pasados fue considerada como un elemento subjetivo del buque, de gran importancia por el cual el barco gozaba de la protección del Estado y de hecho así sigue siendo, pero recordemos el pabellón la presume, pero el certificado de matrícula es el documento que la prueba fehacientemente y su vigencia es indefinida.

El artículo 13 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica cuáles embarcaciones se considerarán de nacionalidad mexicana:

**“ARTÍCULO 13.- Se considerarán embarcaciones de nacionalidad mexicana:**

*I.- Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente Ley;*

*II.- Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;*

*III.- Las decomisadas por las autoridades mexicanas;*

*IV.- Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y*

*V.- Las que sean propiedad del Estado mexicano.*

*Las embarcaciones comprendidas en las fracciones II a V de este artículo, serán matriculadas de oficio.*<sup>121</sup> (Énfasis añadido).

Por lo pronto quedémonos con el concepto de las embarcaciones mexicanas como aquéllas que son abanderadas y matriculadas en México ya más adelante estudiaremos detalladamente los supuestos precisados en las fracciones II a V del referido artículo 13 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

---

<sup>121</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

**e)** Señal distintiva: En el ámbito internacional se le denomina “distintivo de llamada” el cual es un código alfanumérico único el cual es adjudicado al barco del mismo modo que las matrículas a los coches, por ejemplo, así es como se puede diferenciar a dos embarcaciones que tengan el mismo nombre si es el caso.

Son adjudicados por la autoridad competente en nuestro caso la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y se hace a través del siguiente formato que se puede descargar en la siguiente liga [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U\\_DGMM/TRAMITES\\_VU/07/018\\_se%C3%B1al\\_distintiva\\_llamada.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGMM/TRAMITES_VU/07/018_se%C3%B1al_distintiva_llamada.pdf) tal y como lo dispone el artículo 41 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**f)** Unidades de arqueo bruto: El numeral 4.54 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria las define como *“el volumen total de todos los espacios cerrados de una embarcación, expresado en toneladas Moorson, que equivalen a 100 pies cúbicos o 2.83 metros cúbicos; se utiliza para el cálculo de pagos de derechos, cuotas, pilotaje, peajes, etc. Se conoce también como Tonelaje de Registro Bruto (TRB).”*<sup>122</sup>

Palabras más palabras menos **las unidades de arqueo bruto** no es otra cosa que la expresión del tamaño total de una embarcación, en contraste **las unidades de arqueo neto**, es la expresión de la capacidad utilizable de una embarcación.

Pasemos a analizar ahora las características del buque, que de conformidad con el artículo 34 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos son: La eslora, la manga, el puntal, las unidades de arqueo bruto y neto, el peso muerto, la potencia de la máquina propulsora, el uso al que se destinará, el año de construcción y el tipo de navegación que realizará. Pasemos a explicarlos.

**a)** Eslora: Largo del barco.

**b)** Manga: Ancho del barco.

**c)** Puntal: La altura de la embarcación medida desde su quilla (base del barco) hasta su parte más alta.

**d)** Unidades de arqueo bruto y neto: Insistimos, las unidades de arqueo bruto es el tamaño total de una embarcación y las unidades de arqueo neto, es la capacidad utilizable de una embarcación.

**e)** Peso muerto: Peso real en toneladas que un buque puede transportar cuando está cargado hasta el calado máximo admisible incluyendo combustible, agua dulce, suministros, captura y tripulación.

---

<sup>122</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.



**f) Potencia de la máquina propulsora:** Los tres tipos de máquinas propulsoras de tipo marino más comunes son combustión interna (diesel), turbina de vapor y turbina de gas, incluyéndose en cada tipo varios subtipos. Si tomamos en consideración las embarcaciones menores los motores de gasolina de bujías también deben incluirse.

**g) Uso al que se destinará:** El artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos da una clasificación de las embarcaciones por su uso, a saber:

- De transporte de pasajeros.
- De transporte de carga.
- De pesca.
- De recreo y deportivas.
- Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.
- Mixto de carga y pasaje.
- Dragado: El numeral 4.310 de la multicitada Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria lo define como la *“operación que consiste en excavar bajo el agua para limpiar el fondo de los puertos, canales, ríos, lagos, etc.”*<sup>123</sup>

**h) Año de construcción:** Se explica por sí mismo, esto es el año en que fue construido.

**i) Tipo de navegación que realizará:** Ya sea interior, de cabotaje, de altura o mixto.

Con base en todo lo que acabamos de revisar en éste Subcapítulo podemos afirmar con certeza que el buque y sus accesorios constituyen una universalidad de hecho, ¿qué significa esto? Que no se hace referencia exclusiva al casco y a cuanto en él está fijo y conectado, pero extendida a los accesorios y éste concepto

---

<sup>123</sup> Ídem.

necesitamos tenerlo bien presente para comprender mejor las cuestiones de propiedad y su traslación de dominio.

Lo que quiero decir es que la palabra “buque” o “embarcación” comprende el casco, la quilla, los aparejos y demás accesorios destinados a la navegación, incluyendo todos los objetos fijos y sueltos necesarios para su servicio, aunque se hallen separados temporalmente, como podemos ver se trata de un conjunto de cosas afectas a un destino común y su determinación es muy importante en los casos de compra-venta y demás modos de traslación de la propiedad o de la posesión como lo comenté y también para los casos de abandono, embargo y seguros; el buque conserva su identidad, aunque con el transcurso del tiempo sea objeto de modificaciones o reparaciones donde la identidad sí se pierde es cuando procede su desarme o desguace (destrucción de un buque o parte de él, con el fin de vender los despojos debidamente clasificados), aunque se reconstruya un nuevo buque con los materiales del anterior. Complementando lo que se menciona en éste párrafo quiero decir que los accesorios y aparejos del buque son los objetos fijos y sueltos utilizados para el servicio, maniobra y navegación del buque (tales como lanchas y botes salvavidas, armas, municiones, provisiones, mástiles, anclas etcétera), mientras que los aparejos son los accesorios o dispositivos utilizados específicamente en las tareas de alzar y bajar pesos. Se incluyen entre estos a los guinchos o plumas, y los cabrestantes (como torniquetes utilizados para mover manualmente las anclas), en términos del artículo 78 de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

## **6.2.- Modos de adquisición.**

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos en sus artículos 79 y 80 nos indican que todo documento donde conste la propiedad del buque así como los cambios de propiedad o cualquier gravamen que se haga sobre él, deberá constar en instrumento otorgado ante Notario o Corredor Públicos, contener los elementos de individualización y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional, pero si el documento se otorga en el extranjero deberá ser legalizado ante el cónsul mexicano respectivo, salvo cuando el requisito no sea necesario por haber sido apostillado conforme a Tratados Internacionales de los cuales México sea parte.

Antes de analizar los modos de adquisición de propiedad de las embarcaciones quiero hablar un poco sobre el Registro Público Marítimo Nacional el cual depende de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y lo integrará con una oficina central en la Ciudad de México y con oficinas locales en los puertos que determine mediante acuerdo. A mi consideración siento que la oficina central debería de estar en el puerto más importante de México y ya dejar la centralización de dependencias máxime si en nuestra Carta Magna dice que somos una República Federal.

El Registro Público Marítimo Nacional tiene por objeto dar publicidad a los actos jurídicos del comercio marítimo, así como los relativos a empresas navieras, transportistas (operadores), agentes navieros, embarcaciones y artefactos navales

mexicanos que lo requieran conforme al artículo 17 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, a saber:

- Los correspondientes a navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar sus estatutos sociales o, actas de nacimiento.
- Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público.
- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas.
- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas.
- Las resoluciones judiciales y administrativas que consten de manera auténtica.
- Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.

¿Quiénes podrán registrar embarcaciones mayores (las que superen las quinientas unidades de arqueo bruto o los quince metros de eslora)? La respuesta la encontramos en el artículo 15 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

- Los ciudadanos mexicanos.
- Las personas morales mexicanas, constituidas conforme a la Legislación.
- Los extranjeros residentes en el país, cuando se trate de embarcaciones de recreo o deportivas.

La organización y funcionamiento del Registro Público Marítimo Nacional así como sus procedimientos, formalidades y requisitos de inscripción, se establecen en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, precisando que operará mediante un programa informático y con una base de datos central interconectada con las oficinas locales, a través del cual se realizará la captura, almacenamiento, custodia, consulta, reproducción, verificación, administración y transmisión de la información registral de cada inscripción o anotación. Las bases de datos contarán con un respaldo electrónico. Los documentos que sirvan de base para las inscripciones, serán conservados en las versiones electrónicas que

para tal efecto presenten los interesados y en los expedientes que integre cada oficina registral.

Dicho Registro estará bajo la responsabilidad de un titular, designado por la Dirección General de Marina Mercante y contará con registradores en la oficina central y con otros que tendrán a su cargo las oficinas locales, así como con el personal que sea necesario para el adecuado desempeño de sus funciones.

Las oficinas locales dependerán administrativamente de la Capitanía de Puerto del lugar donde se ubiquen.

En el artículo 78 del Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos se establecen los requisitos para ser titular de éste Registro:

- a) Ser Licenciado en Derecho con título debidamente registrado.**
- b) Haber ejercido la profesión por lo menos durante cinco años.**
- c) Acreditar que se tienen conocimientos en materia registral.**

Aquí yo me atrevería a agregar que además cuente con conocimientos y/o experiencia comprobable mínima de un año en Derecho Marítimo, pues si bien es cierto tiene las bases de los procedimientos registrales, es muy importante que tenga presentes conceptos importantes en Derecho Marítimo para realizar mejor su función y lo mismo para los registradores donde sólo se les exige ser Licenciados en Derecho con título debidamente registrado y acreditar que se tienen conocimientos en materia registral.

Por su parte el artículo 79 del ya citado Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece las funciones que tendrá a su cargo el personal del Registro Público Marítimo Nacional:

Al titular del Registro:

- a) Coordinar las actividades del Registro.**
- b) Fijar criterios obligatorios para los servicios del Registro en el caso de divergencia en los actos y resoluciones de sus oficinas locales.**
- c) Hacer las inscripciones que procedan y expedir las certificaciones, copias certificadas y constancias que le sean solicitadas.**
- d) Ejercer la fe pública registral.**
- e) Realizar el estudio integral de los documentos que les sean turnados para determinar la procedencia de su registro.**

**f)** Informar el monto de los derechos por cubrir de conformidad con lo establecido en la Ley Federal de Derechos.

**g)** Ordenar, bajo su estricta vigilancia y supervisión, que se hagan los asientos en el folio correspondiente, y autorizarlos con su firma.

**h)** Permitir la consulta de los asientos registrales, así como expedir las certificaciones que de los mismos se soliciten.

**i)** Las demás que le señalen el presente Reglamento y otros ordenamientos aplicables.

Mientras tanto corresponde a los registradores, en el ámbito de su jurisdicción, las funciones señaladas en los incisos c) a i) anteriormente descritos.

En el Registro Público Marítimo Nacional se manejará un sistema de secciones y folios electrónicos para hacer las inscripciones en comento y se almacenará la información en medios magnéticos.

Los documentos en que consten los actos objeto de registro se inscribirán en los folios siguientes:

- En el folio marítimo: Todos los relativos a Embarcaciones o Artefactos Navales, pero sólo se inscribirán los documentos de las Embarcaciones o Artefactos Navales superiores a las quinientas unidades de arqueo bruto o que rebasen los quince metros de eslora.
- En el folio de empresas: Los relativos a navieros, sean personas físicas o morales, a la constitución y reformas de empresas navieras, armadores, operadores y agentes navieros.
- En el folio especial: Cualquier otro contrato o documento relativo al Comercio Marítimo o actividad portuaria, distinto a los anteriores, cuando la Ley exija dicha formalidad.

Todos éstos folios contendrán los datos siguientes:

- Fecha y hora de presentación, así como el número progresivo que corresponda a cada documento recibido.
- Naturaleza del documento que se presenta.
- Nombre del registrador a quien se hubiere turnado el documento.
- Calificación del documento y el asiento de la síntesis general del mismo.

- Observaciones especiales.

Como notas importantes quiero mencionar lo siguiente:

- Los folios constarán en dos ejemplares; uno de ellos quedará en la oficina local del Registro Público Marítimo Nacional y la oficina que reciba la solicitud deberá remitir el otro ejemplar a la oficina central para su custodia y conservación.
- Toda anotación o inscripción hecha en un folio será comunicada al titular de dicho Registro por la oficina local correspondiente, a fin de que siempre exista identidad plena entre ambos ejemplares.
- Los documentos que requieran de inscripción deberán presentarse por los interesados en la oficina central del Registro en comento o en sus oficinas locales, con una solicitud escrita y los anexos pertinentes, incluyendo versiones electrónicas de los documentos a inscribirse, a efecto de poder ser almacenados electrónicamente por el Registro Público.
- La presentación podrá hacerse personalmente o por correo certificado con acuse de recibo o bien mediante servicio de mensajería. Los interesados deberán cubrir previamente los costos de envío de la respuesta.
- Si la solicitud de inscripción corresponde a un folio abierto en otra oficina local, calificará el documento a inscribir y de ser procedente realizará la inscripción, debiendo remitir la documentación a la oficina correspondiente.
- El registrador procederá a realizar la inscripción correspondiente dentro de los siguientes plazos:
  - Un día hábil, en caso de inscripción de empresas navieras en su modalidad de persona física, de inscripción y cancelación de matrícula.
  - Diez días hábiles, en caso de agentes navieros.
  - Quince días hábiles, tratándose de inscripción de empresa naviera en su modalidad de persona moral.
  - Dos días hábiles, en los demás casos.
- Cabe resaltar que para el caso de omisiones o defectos subsanables procederá la suspensión del trámite y en contraste procederá su denegación cuando éstos sean insubsanables, obviamente cuando cualquiera de éstas dos hipótesis se actualice, el registrador lo notificará al interesado, quien contará con cinco días hábiles para subsanar su omisión

o el plazo de quince días para interponer el Recurso de Revisión a que hace alusión la Ley Federal de Procedimiento Administrativo.

- Si en el plazo mencionado el interesado no cumple con los requisitos exigidos, ni interpone el recurso que proceda, el documento respectivo se le devolverá o se pondrá a su disposición.
- En todos los casos, los documentos que no sean retirados dentro de los treinta días hábiles siguientes a la notificación serán remitidos al archivo general del referido Registro Público Marítimo Nacional, donde se conservarán por cinco años y concluido este período serán destruidos.
- El registrador no calificará la legalidad de la orden judicial o administrativa que decreta la inscripción de un asiento, pero si a su juicio concurren circunstancias por las que legalmente no deba hacerse, dará cuenta a la autoridad ordenadora. Si a pesar de ello, ésta insiste, se procederá conforme a lo ordenado y se tomará razón del hecho en el asiento correspondiente.
- Los actos ejecutados o contratos celebrados en el extranjero, sólo se inscribirán si se refieren a actos inscribibles conforme a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y deberán ser previamente legalizados o apostillados; si estuvieren redactados en idioma distinto al español deberán ser traducidos por perito traductor que cuente con título en la materia debidamente registrado en términos de la legislación correspondiente.
- Todas las notificaciones se harán en los términos previstos por la Ley Federal de Procedimiento Administrativo, es decir surten efectos el mismo día en que se hacen y el primer día a contar será el día hábil siguiente al en que surta efectos la referida notificación.
- La rectificación de los asientos hechos en los folios sólo procederá cuando exista discrepancia entre la inscripción y el documento inscrito.
- Se entenderá que existe error material cuando, sin intención y sin que ello cambie el sentido general de la inscripción, se escriban unas palabras por otras, se omita la expresión de alguna circunstancia, se equivoquen los nombres o los números al copiarlos del título, o se practique un asiento distinto del que corresponda.
- Se entenderá que existe error de concepto cuando en la inscripción se altere el contenido del documento de que se trate porque el registrador se hubiere formado un juicio equivocado del mismo, por una errónea calificación del documento o del acto en él consignado o por cualquier otra circunstancia de naturaleza análoga.

- Tanto los errores materiales como los de concepto podrán ser rectificadas a petición de las partes interesadas en el asiento.
- La rectificación de oficio sólo procederá en el caso de errores manifiestos, y se notificará personalmente a los interesados.
- La rectificación se realizará mediante un nuevo asiento, que deberá ser autorizado con la firma del registrador, y producirá efectos a partir de la fecha en que se efectúe.
- En ningún caso la rectificación perjudicará los derechos adquiridos por tercero a título oneroso y de buena fe durante la vigencia del asiento que se rectifique.
- La cancelación procede únicamente por petición de las personas interesadas o por orden de autoridad competente, y se hará constar en el folio correspondiente, con indicación de la causa que la motivó.
- Las anotaciones preventivas se cancelarán:
  - Por caducidad o por inactividad del interesado durante el plazo que establece el Código Civil Federal.
  - A petición de parte interesada o por orden de autoridad competente.
  - Por su conversión en inscripción cuando el derecho que proteja haya quedado registrado de manera definitiva.
- Todos los acuerdos de cancelación deberán ser autorizados por el titular del Registro Público Marítimo Nacional o por el registrador de la oficina local, según corresponda.
- La reposición del folio procede, a petición de parte interesada o por orden de autoridad competente, cuando por destrucción o mutilación de los asientos registrales se haga imposible su consulta.
- La reposición se hará únicamente con vista en los documentos que dieron origen a los asientos.
- El titular del registro o los registradores, en su caso, expedirán, previa solicitud, certificaciones de los contenidos de los folios, así como de la existencia de asientos de cualquier clase.



- Las certificaciones serán literales o podrán concretarse a determinados contenidos de los asientos existentes en los folios del registro, o en su caso del documento objeto de inscripción.
- Las solicitudes deberán presentarse por escrito y en su caso, contener los antecedentes registrales y demás datos que sean necesarios para la localización de los asientos sobre los que deba versar la certificación.
- Siempre los certificados se expedirán, a más tardar, cuatro días hábiles después de haberse presentado la solicitud y cubierto los derechos correspondientes.

Si queremos encontrar todos los trámites y formatos para llevar a cabo las inscripciones correspondientes en el Registro Público Marítimo Nacional, tenemos la siguiente página de internet <https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/registro-publico-maritimo-nacional>

### 6.2.1.- Contrato de construcción naval.

Dentro del Derecho Marítimo la construcción naval es una de las materias más relevantes y las disposiciones jurídicas aplicables son especialmente exigentes en aras de garantizar las medidas de seguridad de todo orden relacionadas con la actividad naviera y previamente con la construcción del buque, que como ya lo vimos se llevará en los astilleros, a ellos la Ley de Navegación y Comercio Marítimos los denomina **ARMADORES**.

La regulación jurídica del buque está constituida principalmente por los Tratados Internacionales como Ley Suprema de la Nación tan sólo por debajo de nuestra Carta Magna según lo dispone su artículo 133 y por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos siguiendo el Principio de Supremacía Constitucional, también contenido en el referido precepto.

En el ámbito internacional resultan singularmente relevantes los Convenios de la Organización Marítima Internacional (OMI) como lo son el Convenio Internacional para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (SOLAS) que dicho sea de paso surgió como consecuencia del hundimiento del *Titanic* en 1912 regulándose en su primera versión de 1914 los diversos aspectos de la seguridad de la navegación de los buques mercantes o el Convenio Internacional para prevenir la contaminación por los Buques (MARPOL) por citar algunos ejemplos.

Regresando a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica que la propiedad de una embarcación en construcción se trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

a) De compra-venta de cosa futura cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales, en éste caso la propiedad de dicho bien mueble se TRASLADARÁ al adquirente hasta que QUEDE TERMINADO el proceso de construcción.

b) De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación, en éste supuesto dicho bien mueble se CONSIDERARÁ DE SU PROPIEDAD DESDE QUE SE INICIE LA CONSTRUCCIÓN.

La acción de responsabilidad contra el constructor por vicios ocultos de la embarcación, prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubra, pero jamás excederán de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción.

### **6.2.2.- Dejación.**

De acuerdo con el jurista argentino Guillermo Cabanellas de Torres dejación es *“omisión, dejadez, descuido, cesión, renuncia, abandono, desistimiento, dimisión de bienes, derechos o acciones”* y en el ámbito marítimo la dejación es uno de los modos de adquisición de la propiedad de una embarcación pero ésta debe de ser previamente aceptada por el asegurador, explico no es otra cosa que el abandono a favor de aseguradores y acreedores de la embarcación, palabras más, palabras menos es una dación en pago pero está sujeto a la aceptación del asegurador, caso contrario será ilegal.

### **6.2.3.- Apresamiento.**

El apresamiento es tomar por la fuerza un buque y apoderarse de él, es un principio universalmente reconocido que en Alta Mar no existe Soberanía de ningún Estado al ser un espacio común a la Humanidad, sin embargo las embarcaciones se encuentran sometidas a la jurisdicción exclusiva del Estado cuyo pabellón enarbolan, pero para que un Estado pueda ejercer un control efectivo sobre los espacios oceánicos sometidos a su Soberanía, jurisdicción o exclusividad y punir los delitos e infracciones que se cometen en dichos espacios, se admite en el Derecho Internacional algunos casos de excepción al Principio de No Interferencia con los buques extranjeros en Alta Mar como lo son los buques piratas o los buques sin nacionalidad que se presumen piratas y cuando el Estado Ribereño hace uso del derecho de persecución. Es aquí cuando hablamos de ésta figura del Derecho Marítimo.

### **6.2.4.- Ejercicio del derecho de angaria.**

El derecho de angaria es una figura jurídica utilizada en las llamadas situaciones de emergencia y consiste en la incautación por un beligerante de la propiedad mueble enemiga o neutral para servirse de ella en su lucha contra el adversario.

De igual manera consiste en el retraso forzoso que se impone a la salida de un buque para emplearlo en un servicio público, generalmente retribuido.

Tanto la Legislación Mexicana como la Internacional establecen que debe de existir una indemnización y aquí caemos en un dilema porque ¿de qué manera y con base en qué la indemnización sería justa? Ya que estarán de acuerdo conmigo que si los Tribunales del Estado requisante son los encargados de señalarla no se está siendo del todo justo ni del todo neutral, es algo que la Doctrina llama como “indemnización ilusoria” ya que una sentencia interna no decide la cuestión en forma definitiva, porque si los Tribunales de un país aplican una Ley Interna contraria a las Reglas del Derecho Internacional se originaría un hecho internacionalmente ilícito y los extranjeros perjudicados por esa sentencia bien pueden agotar los recursos internos para impugnarla u obtener el amparo diplomático de su propio Estado y éste le puede pedir al Estado requisante el respeto del Derecho Internacional en la persona de sus nacionales y el pago a ellos en una indemnización determinadas según el propio Derecho Internacional.<sup>124</sup>

#### **6.2.5.- Requisa.**

El término francés “*réquisition*” llegó a nuestro idioma como “requisa” y se trata del proceso que desarrolla una autoridad para inspeccionar un cierto lugar o revisar las pertenencias de una persona y así secuestrar determinados objetos, cuya posesión no se encuentra permitida y en el campo de nuestro estudio, cuando se cometen delitos, faltas, infracciones graves o actos de piratería en la mar, las autoridades pueden hacerse con los buques incluso cuando resultan situaciones objetivas de necesidad.

Así pues la requisa es un modo de adquisición de los buques en beneficio del Estado por éstas consecuencias comentadas, principalmente por un hacer o no hacer que tipifican un delito.

#### **6.2.6.- Abandono.**

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos me indica que se considerará que las embarcaciones causarán abandono a favor de la Nación cuando permanezcan inamovibles en un periodo determinado de tiempo o cuando se encuentren varadas en aguas mexicanas o en puerto y las mismas se matricularán de oficio junto con las decomisadas por las autoridades mexicanas, las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa y las que sean propiedad del Estado Mexicano.

---

<sup>124</sup> Benadava Cattán, Santiago. “Nuevos Enfoques del Derecho Internacional”. Ed. Editorial Jurídica de Chile. Chile. 1992. p. 30.

Debe de existir una declaratoria de abandono por parte de la Capitanía de Puerto cuando se cumplan los supuestos a que hace alusión el artículo 88 de la referida ley de Navegación y Comercio Marítimos:

- Si permanece en puerto sin realizar operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días hábiles y sin que se solicite la autorización de amarre temporal.
- Cuando fuera de los límites de un puerto se encuentre en el caso citado en el punto inmediato anterior, el plazo será de treinta días hábiles.
- Cuando hubieren transcurrido los plazos de amarre temporal y su prórroga, sin que la embarcación sea puesta en servicio.
- Cuando quedare varada o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido.

Cabe señalar que en tanto no se efectúe la declaratoria de abandono, el propietario de la embarcación naufragada seguirá siéndolo.

#### **6.2.7.- Modos de adquisición reconocidos por el Derecho Civil.**

Todos los hechos o negocios jurídicos que le otorgan a un sujeto los derechos inherentes a la propiedad en un patrimonio determinado se les considera modos de adquirir la propiedad, los cuales pueden clasificarse en:

**I.- Originarios:** Aquéllos en los que la propiedad se adquiere con base en una relación directa del sujeto que adquiere con la cosa adquirida, sin que medie relación personal alguna con el anterior propietario o cualquier otro sujeto (como sucede en la ocupación, accesión, especificación y adquisición del tesoro).

**II.- Derivativos:** Aquéllos en que se adquiere el derecho de propiedad con base en una relación con el anterior titular que nos lo transmite, lo cual quiere decir que la transmisión de la propiedad u otros derechos reales no es una consecuencia directa del mismo contrato del que surgen los efectos obligatorios entre las partes, sino que es necesario un acto o negocio posterior encaminado a tal fin).

**III.- Singulares:** La adquisición a título particular, contempla la transmisión de derechos y la propiedad de cosas taxativamente especificadas, entrando a formar parte de un nuevo patrimonio.

**IV.- Universales:** La adquisición a título universal, define un modo completo de transmisión de los derechos de la propiedad, sea de forma universal o de una parte del mismo como por ejemplo la sucesión o la sociedad conyugal.

**V.- Onerosos:** Hay un precio a pagar como en el caso de la compra-venta.

**VI.- Gratuitos:** Contrario al inciso anterior, aquí como lo indica el vocablo, la transmisión de la propiedad se lleva a cabo de forma gratuita, como sucede en el caso de la donación.

**VII.- Entre vivos:** Cuando existe el acto jurídico bilateral (que es la naturaleza jurídica de todo contrato) el cual se constituye por el acuerdo de voluntades entre dos o más personas cuya finalidad es la creación, modificación, transmisión o extinción de derechos y obligaciones, como consecuencia del reconocimiento de una norma de Derecho.

**VIII.- Por causa de muerte:** No es otra cosa que la adquisición de la propiedad por herencia, definiéndola como el conjunto de bienes, derechos y obligaciones que se reciben de una persona por su muerte, nos damos cuenta que esta figura jurídica por sí, sin mayor requerimiento, requisito o cortapisa permite la transmisión de la propiedad de uno o más bienes de una persona que ha fallecida (masa hereditaria) a otra u otras que los reciben y a los que se denomina herederos o sucesores.

Una vez hecho lo anterior, pasemos a revisar las diversas modalidades reconocidas en el Código Civil Federal para poder adquirir una embarcación que no es otra cosa que transmitir su propiedad o adquirir la misma según sea el caso, lo explicaremos a detalle.

#### **a) Contrato.**

¿Qué es un contrato? Los artículos 1792 y 1793 del Código Civil Federal nos indican que son convenios lo cual se resume en el acuerdo de voluntades de dos o más personas para crear, transferir, modificar o extinguir obligaciones, en un sentido lato mientras que para el caso de los contratos serán los convenios que producen o transfieren las obligaciones y derechos.

El Dr. Ignacio Galindo Garfias nos indica que *“los efectos del contrato entre las partes se relaciona en manera inmediata con el fin que las partes pretenden alcanzar al celebrarlo (cambio de una cosa mediante un precio convenido, obtención de un servicio, por una compensación en dinero o en especie o simplemente beneficia a alguien, etc.)”*<sup>125</sup> y continúa diciendo *“el fin propio del contrato, no debe ser identificado con los móviles o motivos determinantes que cada uno de los contratantes ha tenido en cuenta al celebrarlo. Éstas son las razones personales de cada una de las partes y quedan reservadas al ámbito interno de la voluntad de los que contratan, son motivaciones subjetivas, previas a la celebración del contrato y forman parte del contenido de la voluntad de cada una de ellas. El fin del contrato es un dato objetivo exterior, integrante de función propia*

---

<sup>125</sup> Galindo Garfias, Ignacio. “La Frustración del Fin del Contrato”. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1996. pp. 45 y 46.

de cada uno, en cada caso, resultará o no adecuado, para satisfacer los motivos personales que los han impulsado a celebrar el contrato.”<sup>126</sup>

Todo contrato debe de contar con elementos de **EXISTENCIA** y de **VALIDEZ**, los cuales se encuentran en los artículos 1794 y 1975 del referido Código Civil Federal y a la letra dicen:

**“ARTÍCULO 1794.- Para la EXISTENCIA del contrato se requiere:**

***I. Consentimiento;***

***II. Objeto que pueda ser materia del contrato.”***<sup>127</sup> (Énfasis añadido).

**“ARTÍCULO 1795.- El contrato puede ser INVALIDADO:**

***I. Por incapacidad legal de las partes o de una de ellas;***

***II. Por vicios del consentimiento;***

***III. Porque su objeto, o su motivo o fin sea ilícito;***

***IV. Porque el consentimiento no se haya manifestado en la forma que la ley establece.”***<sup>128</sup> (Énfasis añadido).

Explicemos los elementos de existencia, el **CONSENTIMIENTO** es toda manifestación libre, externa y consiente de la voluntad y derivado de ello se producen consecuencias jurídicas no pasemos desapercibido que todos los contratos se perfeccionan por el mero consentimiento salvo los que requieran una forma establecida por la Ley, ahora por lo que respecta al objeto el mismo debe de existir en la realidad fáctica y ser materia de contrato, ¿qué no puede ser materia de compra-venta? Por ejemplo, entre otros ordenamientos, la Ley General de Bienes Nacionales principalmente nos da la respuesta. Ahora los elementos de **VALIDEZ** de los contratos son los necesarios para que el mismo sea válido, a saber:

- Capacidad legal de las partes o de una de ellas: Para que un contrato sea válido es preciso que se forme entre personas capaces, sin que se confunda capacidad con imposibilidad de consentir, esto es el loco y el infante o niño, no pueden contratar, porque no tienen voluntad y en consecuencia no pueden consentir. Los incapaces por el contrario, gozan del libre albedrío y

---

<sup>126</sup> Ídem.

<sup>127</sup> Código Civil Federal.

<sup>128</sup> Ídem.

pueden manifestar formalmente su voluntad; pero el Derecho Civil, por diversas razones, anula su consentimiento.

Así las cosas, La capacidad, es la regla y la incapacidad es la excepción y no existe sino en la medida en que es pronunciada por el Derecho; algunas incapacidades alcanzan a las personas libres y tienen su causa en la protección del incapaz.<sup>129</sup>

- Ausencia de vicios del consentimiento: Son vicios del consentimiento aquéllas circunstancias particulares que lo dañan y por supuesto lo suprimen, siendo los siguientes:
  - Error: Conocimiento equívoco, inexacto de la realidad y debe recaer sobre el motivo determinante de la voluntad de cualquiera de las partes.
  - Tenemos errores de hecho, de Derecho y de cálculo, éste último se solventa con su sola rectificación, en contraste el primero deriva de una falsa apreciación de la realidad fáctica y el segundo es cuando se invoca un precepto legal no aplicable al caso en concreto.
  - Dolo: Cualquier sugestión o artificio que se emplee para inducir al error y así obtener la voluntad del contratante, no es otra cosa que el engaño que es toda mentira con apariencia de verdad.
  - Mala fe: Mantener en el error a la parte y se traduce en el ocultamiento del error.
  - Lesión: Desproporción que se deben las partes en las contraprestaciones, aprovechándose de su suma ignorancia, notoria inexperiencia o extrema miseria.
  - Violencia: Empleo de fuerza física o amenazas que impliquen el peligro de perder la vida, la honra, la libertad, la salud o una parte considerable de los bienes del contratante.
- Licitud en el objeto, o su motivo o su fin: En resumen se refiere a que el fin del contrato no sea contrario a las leyes de orden público ni a las buenas costumbres.
- La forma: Es la manera de exteriorizar la voluntad con los requisitos señalados en la Ley para darle estructura al acto jurídico y así produzca sus efectos o tenga validez, dando así mayor seguridad en el contrato.

---

<sup>129</sup> Trabajo de la Teoría General de los Contratos, obtenido de la página de internet de la Universidad Interamericana para el Desarrollo: <http://brd.unid.edu.mx/elementos-de-existencia-y-validez-del-contrato/>

Una vez conocidos los elementos de todo contrato, pasemos a analizar los correspondientes (insisto) a la adquisición de buques ya más detalladamente.

## **b) Compra-venta.**

El artículo 2248 del Código Civil Federal me dice que habrá compra-venta cuando uno de los contratantes se obliga a **TRANSFERIR LA PROPIEDAD** de una cosa (en éste caso el buque como universalidad de hecho que es con base en lo ya explicado con antelación) o de un derecho y el otro a su vez se obliga a **PAGAR** por ellos un precio cierto y en dinero.

Como ya lo mencionamos para que todo contrato se perfeccione basta con el consentimiento de las partes y esa misma regla la maneja el artículo 23 de la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías, conocida como “Convención de Viena de 1980”, éste Tratado Internacional regula todas las compra-ventas internacionales que se hagan independientemente de la nacionalidad de los contratantes, el punto es que se encuentren en países distintos, de acuerdo a lo establecido en sus artículos 1º y 2º.

Tanto en el Derecho Internacional como en el Mexicano por regla general, la venta es perfecta y obligatoria para las partes cuando se pongan de acuerdo en cuanto al precio de la cosa materia de la compra-venta y en cuanto a la cosa en sí aún y cuando dicha cosa no se haya entregado materialmente ni el precio se haya pagado, sin embargo no olvidemos que hay formalidades a cumplir y me refiero a la forma como elemento de validez del contrato para que el mismo no sea inválido, valga la cacofonía como lo es la inscripción del contrato de compra-venta del buque en el Registro Público Marítimo Nacional que más que la forma del contrato en sí para que surta efectos *erga omnes* considero que es una obligación del comprador que ahora como nuevo propietario de la embarcación debe de informarle ésta situación a la autoridad marítima, para cumplir con sus obligaciones correspondientes como el solicitar la expedición del certificado de matrícula, entre otras cuestiones que ya vimos con antelación.

La compra-venta en sí puede celebrarse en cualquier documento y redactarse sin formalidad alguna, algo muy importante que quiero comentar es que el membrete en éste y demás documentos es superficial la verdad es más una cuestión de esteticidad que el darle mayor fuerza o restarle valor legal a la documentación, lo que importa es el contenido que no se contraponga al Derecho Positivo, ahora ¿en qué idioma debe de celebrarse? El Derecho Internacional se basa mucho en la costumbre y el Derecho Marítimo así como el Comercio Exterior no son la excepción y si bien es cierto el mandarín (mal llamado chino) es el idioma más hablado del planeta la verdad es que el más utilizado es el inglés como en su momento el latín cuando el Imperio Romano era la Súper Potencia de la época, aquí lo que sugiero es que en un solo documento venga en una columna el contrato en español y en otra la versión en inglés si es que alguna de las partes es mexicana



o no lo es pero sí hispanoparlante es más práctico que tener en lo individual la versión en español y la otra en inglés, a reserva de su mejor opinión y si es el caso de que (por ejemplo) los contratantes no sean angloparlantes pero hablen diferentes idiomas, supongamos que tenemos un vendedor alemán y un comprador mexicano, bueno aquí lo que se sugiere es hacer tres versiones:

- Una en alemán para el vendedor.
- Otra en español para el comprador.
- Una en inglés que sea la que prevalezca para cualquier aclaración y/o evitar malos entendidos en la interpretación que se le pueda dar a las versiones anteriores y esto debe asentarse por supuesto en una de las cláusulas del referido contrato de compra-venta.

El precio de la cosa lo pueden convenir los contratantes por sí mismos o lo puede hacer también un tercero mismo que no puede ser rechazado por las partes salvo acuerdo común, ahora en el caso que nos ocupa ¿qué tercer puede señalar el precio de una embarcación? La respuesta es sencilla: Una sociedad o casa clasificadora.

Si el precio de la cosa vendida se ha de pagar una parte en dinero y la otra en especie será un contrato de compra-venta, pero cuando sea al revés, entonces estamos ante la presencia de un contrato de permuta.

El pago puede ser en una sola exhibición o en parcialidades con base en los plazos y términos convenidos y a falta de éste obviamente el pago deberá de hacerse al contado y cualquier demora por supuesto que ameritará que se paguen los réditos que deban de pagarse.

Unas notas importantes que hay que considerar son las siguientes:

- Antes de comprar o vender la embarcación ya sea venta de primera o de segunda mano, tenemos que ser conscientes de que existen diferentes tipos de barcos y cuál es el que cumplirá mejor nuestro cometido y la mejor forma de saberlo es preguntándonos ¿con qué fin queremos nuestro barco?, ¿qué finalidad le voy a dar al buque?
- De ser posible inspeccionar la embarcación, que es lo más recomendable, conocerla y empezamos por el interior de la misma, es sumamente importante que revisemos el motor, ya que en él podremos ver si hay fugas de aceite o agua que puedan ocasionar averías muy costosas.
- Diversas recomendaciones que nos hacen las casas clasificadoras es que le propongamos al vendedor hacer una revisión en algún astillero, de esta manera tendremos la opinión de un experto y aseguraremos que nuestro

barco se encuentra bien conservado y ha pasado revisiones regularmente y si se elige no ninguna revisión, al menos es aconsejable que a la hora de inspeccionar la embarcación encontremos acompañados de un amigo u otra persona que conozca el tipo de barco que se va a ver y dé su opinión.

- Aunado a lo anterior es necesario revisar de igual manera el exterior de la embarcación, siendo imprescindible que veamos si la misma no tiene daños estructurales en el casco y que su actual propietario se ha preocupado de su cuidado.
- También hay que checar la situación legal del buque, que no esté gravado, que no haya copropietarios y los demás no estén de acuerdo con su compra-venta, que en verdad el vendedor sea el propietario del mismo y no vaya a ser fletador del mismo en donde lo posee y puede explotarlo como naviero mas no venderlo por no ser el dueño.
- Así mismo que cuente con toda su documentación en orden.
- Otra cosa muy importante, si el buque fue importado temporalmente por favor si es que se va a comprar que se haga el cambio de régimen aduanero de temporal a definitivo para que pueda estar en México y tenga acreditada su legal estancia a través del pedimento de importación definitiva clave A1, cuidado con eso también.

Como podemos ver se siguen las reglas del Derecho Civil tanto Nacional como Internacional y hay muchas más formas en las que se puede adquirir una embarcación como lo veremos más adelante.

### **c) Promesa de compra-venta.**

Todo contrato de promesa es un contrato preparatorio porque tiene por objeto principal el asegurar un contrato definitivo futuro, de ahí el calificativo de “promesa” pero eso no le quita ni le resta obligatoriedad, por supuesto que hay un compromiso de celebrar o de realizar a futuro otro contrato, teniendo así un efecto formal y posteriormente el contrato definitivo que ha de celebrarse contendrá los efectos sustantivos.

Ahora por supuesto que el Código Civil Federal regula ésta parte y nos dice que puede asumirse contractualmente la obligación de celebrar un contrato futuro, reafirmando así lo mencionado en párrafos precedentes y aquí quiero mencionar las características esenciales del contrato de promesa de compra-venta que es el caso que nos ocupa para que el mismo sea válido y por supuesto jurídicamente existente:

- La promesa de contratar puede ser unilateral o bilateral, es decir uno por sí mismo puede externar su voluntad de celebrar ésta promesa a través de un

contrato y después que la otra parte lo acepte o que de común acuerdo ya se celebre el referido contrato de promesa para posteriormente celebrar el contrato de compra-venta de la embarcación.

- La promesa de contrato sólo da origen a las obligaciones de hacer que no es otra cosa que la celebración del contrato respectivo de acuerdo con lo ofrecido.
- Para que la promesa sea válida debe constar por escrito, contener los elementos característicos del contrato definitivo y limitarse a cierto tiempo.

A manera de conclusión sólo quiero agregar que a veces un contrato determinado no puede celebrarse por diversas razones, pero aún así las partes que están dispuestas a celebrar dicho contrato están también dispuestas a suscribir un compromiso futuro de hacerlo o bien a darle desde el comienzo una determinada configuración, antes de celebrar el contrato definitivo pasando así el contrato de promesa de compra-venta, como contrato preparatorio que es el delimitar el inicio de una relación jurídica que se materializará en el contrato definitivo.

#### **d) Arrendamiento.**

En el contrato de arrendamiento las partes se obligan recíprocamente una a conceder el uso o goce temporal de una cosa y la otra a pagar un precio determinado previamente pactado consistente en una suma de dinero o cualquier otra cosa equivalente pero siempre debe de ser cierto y determinado.

Jamás puede exceder de diez años que si nos fijamos concuerda plenamente con los pedimentos de importación temporales para las embarcaciones de conformidad con el artículo 106, fracción V de la Ley Aduanera, algo muy importante que hay que tener presente sobre todo para quienes no sean abogados es que se pueden rentar tanto bienes muebles como inmuebles, no es un contrato exclusivo para éstos últimos como erróneamente suele pensarse lo único que si no se puede rentar o arrendar es lo que está legalmente prohibido como lo es las cosas que no se encuentren dentro del comercio, lo que es patrimonio nacional, los bienes que estén gravados o sobre los cuales haya una intervención judicial o también por parte de la autoridad administrativa como puede ser un establecimiento clausurado o un buque que ha sido declarado en cuarentena y no puede zarpar del puerto y contrario también a lo que se pueda pensar, quien no sea propietario de un bien claro que lo puede arrendar siempre y cuando el arrendador le haya dado esa facultad en el contrato de arrendamiento y esto se llama subarrendamiento o subarriendo y lo mismo pasa con los buques solamente que aquí la pregunta es ¿hay un arrendamiento o más bien hay un fletamento sobre las embarcaciones? La respuesta se las daré más adelante cuando estudiemos a detalle el contrato de fletamento, por lo pronto quiero decirles que en un arrendamiento se puede pactar la opción a compra, es por ello que estamos analizando éste contrato dentro del presente apartado.

Si es que hay otros copropietarios, el buque no se podrá arrendar si es que los que representen la mayoría de los quirates no están de acuerdo, la copropiedad marítima se dividirá en cien quirates tal y como lo dispone el artículo 84 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos mismo que a la letra dice:

**“ARTÍCULO 84.- Para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el Juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría.”**<sup>130</sup>  
(Énfasis añadido).

Vamos a desmenuzar si se me permite la expresión el contenido del precepto legal supra transcrito para conocer su esencia y lo que nos quiere decir:

- Primeramente para facilitar la copropiedad de una embarcación, la propiedad que hay sobre ella se dividirá en cien quirates.
- El hecho de que la embarcación se divida de esa manera **NO quiere decir que pierda su proporcionalidad ni que deje de ser una universalidad de hecho.**
- Los quirates a su vez **PUEDEN SER OBJETO DE COPROPIEDAD.**
- Cuando no se llegue a un acuerdo en común, las deliberaciones de los copropietarios de un navío se resolverán por mayoría de quirates (recordemos que el Derecho es lógico) y en caso de empate aquí si ya no se puede dejar a la voluntad de las partes el ¿cómo se resolverán tales? Sino que tiene que intervenir un Juez que en nuestro caso será un Juez de Distrito en Materia Civil.
- Para el caso de que las decisiones de la mayoría afecten a la minoría, éstos pueden impugnarlas por supuesto.

Para que nos quede más claro el concepto de **QUIRATE** en la copropiedad marítima es el equivalente a las acciones en el Derecho Mercantil y por supuesto el quirate es un bien transmisible por cualquiera de las modalidades reconocidas por el Derecho Civil.

Ahora retomando el tema del arrendamiento con opción a compra, ésta condición debe ser acordada por las partes y lo más común es que se especifique que se podrá ejercer la opción en cualquier momento, durante la vigencia del contrato.

---

<sup>130</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

Algo que deseo aclarar es que no se debe confundir con el contrato de arrendamiento financiero ya que éste se utiliza principalmente para equipo de trabajo y sus instalaciones.

#### **e) De sociedad.**

El artículo 2688 del Código Civil Federal nos indica lo que es un contrato de sociedad, pero antes de explicarlo quiero recordar que para que una sociedad pueda constituirse siempre debe de ser por escrito, es decir, a través de un contrato y es el caso que nos ocupa que por contrato de sociedad los socios se obligan mutuamente a combinar sus recursos o sus esfuerzos para la realización de un fin común de carácter preponderantemente económico pero que **NO constituya una especulación comercial**, ya que de lo contrario estamos ante la presencia de una **SOCIEDAD MERCANTIL Y NO CIVIL**, lo cual lleva plena concordancia con los artículos 75, fracciones I, XV y XXV del Código de Comercio y 1º y 4º de la Ley General de Sociedades Mercantiles.

Como recordaremos una sociedad debe constituirse ante fedatario público (ya sea Notario o Corredor Públicos) e inscribirse en su Registro Público correspondiente que en nuestro caso será el Registro Público Marítimo Nacional para que no sea irregular, es legal sí pero irregular; en contraste una sociedad será ilegal cuando persiga un fin ilícito o cuando se esté utilizando como vehículo o instrumento para la realización de algún delito o se emplee para el blanqueamiento de dinero, que son las operaciones hechas con recursos de procedencia ilícita, ahora bien ¿qué tienen que ver las sociedades ya sea civiles o mercantiles con el Derecho Marítimo y los buques? ¡¡¡Mucho!!! Ya que forman parte de su patrimonio y puede ser que las exploten comercialmente donde además de ser dueños de los mismos o poseedores, también en ellas recaerá la calidad de ser empresas navieras.

El patrimonio de las Sociedades es el conjunto de bienes, derechos y obligaciones de los que es titular en un momento determinado y se divide en activo y pasivo, entendiendo por el primero a todos los bienes y derechos de la Sociedad y que puede ser aportado al momento de su constitución, en un aumento de capital, en un aumento de su haber social o con sus ganancias obtenidas; mientras que por el segundo es aquél conformado por las obligaciones de la misma y éstas se pueden adquirir desde el momento de la creación de la Sociedad y consisten en deudas y obligaciones de dar, hacer o no hacer, así las cosas, las embarcaciones como parte de su patrimonio pueden aprovecharse para incrementar el referido patrimonio de la Sociedad o funcionar como apoyo para cuando las finanzas de la misma no estén yendo bien, obteniendo un crédito previa hipoteca de tales bienes muebles y por supuesto si es que no se encuentran gravados pueden venderlos y también es una forma de adquirirlos en propiedad ya sea por una persona física o moral.

¿Quiénes son las personas morales? La respuesta la encontramos en el artículo 25 del Código Civil Federal, el cual a la letra dice:

**“ARTÍCULO 25.- Son personas morales:**

*I. La Nación, los Estados y los Municipios;*

*II. Las demás corporaciones de carácter público reconocidas por la ley;*

*III. Las sociedades civiles o mercantiles;*

*IV. Los sindicatos, las asociaciones profesionales y las demás a que se refiere la fracción XVI del artículo 123 de la Constitución Federal;*

*V. Las sociedades cooperativas y mutualistas;*

*VI. Las asociaciones distintas de las enumeradas que se propongan fines políticos, científicos, artísticos, de recreo o cualquiera otro fin lícito, siempre que no fueren desconocidas por la ley.*

*VII. Las personas morales extranjeras de naturaleza privada, en los términos del artículo 2736.” (Énfasis añadido).*

Sigamos analizando las demás modalidades de adquisición de la propiedad señaladas y reguladas por el Derecho Civil.

**f) Donación.**

El artículo 2332 del Código Civil Federal nos dice que todo contrato por el que una persona transfiere a otra **GRATUITAMENTE** (ésta es la palabra clave) una parte o la totalidad de sus bienes presentes será una donación, como podemos ver no es otra cosa que el concepto jurídico de regalo, así sin más ni más, como otro modo de adquisición de los bienes y por supuesto los buques no son la excepción.

Solamente quiero mencionar las siguientes notas a tomar en cuenta:

- La donación **NO** puede comprender bienes futuros, esto en razón de ser inciertos y no se puede generar incertidumbre jurídica en las personas.
- La donación puede ser pura o condicional, es decir que la transmisión de la propiedad se haga sin que se cumpla y/o acuerde algún término o condición o a *contrario sensu*.
- La donación puede ser onerosa o remuneratoria, es decir el donante le impondrá al donatario una obligación accesorio, carga, gravamen o

prestación inferior al valor o utilidad que de lo donado obtiene, a favor de éste o de algún tercero. Y a la par será remuneratoria cuando la misma se hace en atención a servicios recibidos por el donante y que éste no tenga la obligación de pagar.

- La donación es como todo contrato, se perfecciona desde que el donatario la acepta y hace saber al donador su aceptación.
- Puede ser verbal o hacerse por escrito, pero OJO solamente puede ser verbal tratándose de bienes muebles, aunque en las embarcaciones NO es lo más recomendable, en primera por el tipo de bien que es y en segunda porque existe la obligación legal de que debe de ser así cuando dicho bien no exceda de doscientos pesos (artículo 2343 del Código Civil Federal) mientras que si excede de doscientos pesos pero no de cinco mil pesos deberá hacerse por escrito y si rebasa éste último valor deberá constar en escritura pública, amén de que la Legislación Marítima exige que el contrato de donación esté inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional (artículo 2344 del mismo Código Civil Federal).

#### **g) Permuta.**

La permuta también es un contrato muy sencillo de entender pues es aquél en donde uno de los contratantes se obliga a dar una cosa por otra, lo que comúnmente se conoce como “trueque” y volvemos a caer en lo mismo deberá para el caso que nos ocupa constar por escrito y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.

#### **h) Declaración Unilateral de la Voluntad.**

La declaración unilateral de la voluntad es el hecho de ofrecer al público objetos en determinado precio y obliga al dueño a sostener su ofrecimiento y lo puede hacer a través de anuncios hechos al público en general que comprometa a alguna prestación en favor de quien llene determinada condición o desempeñe cierto servicio, contrae la obligación de cumplir lo prometido, como puede ser el ofrecer en venta un buque por ejemplo.

Cabe hacer mención de que antes de que esté prestado el servicio o cumplida la condición el promitente podrá revocar su oferta, siempre que la revocación se haga con la misma publicidad que el ofrecimiento, pero en éste caso el que pruebe que ha hecho erogaciones para prestar el servicio o cumplir la condición por la que se había ofrecido la recompensa, tiene derecho a que se le reembolse.

#### **i) Venta Judicial.**

Una venta judicial es toda aquélla que se lleva a cabo en almonedas, subastas o remates públicos por lo general se dan ya cuando un bien es adjudicado previo Juicio que se haya llevado en contra de algún deudor y sus bienes valga la

cacofonía son puestos a remate como solemos decir comúnmente y por supuesto que los buques como parte del patrimonio de una persona física o moral no están exentos de esto amén de que las ventas judiciales como podemos ver son otra forma más de adquirir la propiedad de un bien.

De entre las reglas generales que podemos mencionar son:

- Que no pueden rematar por sí ni por interpósita persona, el Juez, el Secretario de Acuerdos y demás empleados del juzgado, el ejecutado, sus procuradores, abogados o fiadores. Tampoco los albaceas y tutores si se trata de bienes pertenecientes a la sucesión o a los incapacitados, respectivamente ni tampoco los peritos que hayan valuado los bienes objeto del remate.
- Éste tipo de ventas se harán en moneda efectiva y al contado esto último es muy importante, no ha lugar con los pagos en parcialidades puesto que ya se están rematando los bienes embargados al deudor y adjudicados a favor del acreedor para que con el producto de su venta se cubra el adeudo que adquirió con éste.

Cabe indicar que no nada más tenemos éste tipo de remates sino que también existen los efectuados por medio del Servicio de Administración y Enajenación de Bienes (SAE) en los términos de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público, a saber:

- Los asegurados y decomisados en los Procedimientos Penales Federales.
- Los recibidos en dación en pago para cubrir toda clase de créditos a favor del Gobierno Federal, de sus entidades o dependencias, incluyendo los puestos a disposición de la Tesorería de la Federación o de sus auxiliares legalmente facultados para ello.
- Los que habiendo sido embargados por autoridades federales, hayan sido adjudicados a las entidades transferentes conforme a las leyes aplicables.
- Los que sean abandonados a favor del Gobierno Federal.
- Los que estando sujetos a uno de los Procedimientos establecidos en la Legislación Aduanera, en la Legislación Fiscal Federal o en otros ordenamientos jurídicos aplicables a las Entidades Transferentes, deban ser vendidos, destruidos, donados o asignados, en virtud de ser inflamables, fungibles, perecederos, de fácil descomposición o deterioro, así como cuando se trate de animales vivos y vehículos.
- Los que pasen a ser propiedad del Fisco Federal.



- Los títulos, valores, activos y demás derechos que sean susceptibles de enajenación, cuando así se disponga por las autoridades competentes.
- Los bienes del dominio privado de la Federación y los que constituyan el patrimonio de las entidades paraestatales.
- Cualquier bien que, sin ser propiedad de la Federación, en términos de la legislación aplicable, el Gobierno Federal, sus entidades o dependencias puedan disponer de él.

## j) Sucesión.

EL Diccionario Jurídico Mexicano del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, define a la sucesión como *“la transmisión de los bienes, derechos y obligaciones que no se extinguen con la muerte, de una persona física, a los herederos que determine la ley”*,<sup>131</sup> ahora bien el instrumento jurídico por medio del cual se puede hacer ésta sucesión es el testamento, definido por el artículo 1295 del Código Civil Federal como *“un acto **PERSONALÍSIMO**, revocable y libre, por el cual una persona capaz **DISPONE** de sus **BIENES** y **DERECHOS**, y declara o cumple deberes para después de su muerte”*<sup>132</sup>. Entendido esto estamos ante un acto que es pura y llanamente personal en donde una persona valga la cacofonía capaz jurídicamente hablando<sup>133</sup>, externará su voluntad respecto del destino de su patrimonio en conjunto o de forma parcial para uno o más herederos y en el caso que nos ocupa, por supuesto que los buques pueden ser objeto de sucesión testamentaria al ser un bien mueble que forma parte del patrimonio de una persona.

Únicamente quisiera hacer unas breves recomendaciones con base en mi experiencia profesional y lo que hemos detectado algunos colegas y Un Servidor al momento en que se elabora un testamento:

1.- Hay qué tener presente la importancia de las formalidades legales y ésto lo menciono porque lamentablemente la mayoría de las personas piensan que preparar un testamento es algo burocrático que quita tiempo y que las formalidades con las que el Notario debe de cumplir son caprichos de ellos cuando ésto no es así, luego entonces hay qué prestar total atención a todo lo que dicho fedatario público pida a efecto de garantizar que el testamento es verdadero y auténtico y que se otorgó libremente, traduciéndose en que se está cumpliendo con la voluntad del testador.

<sup>131</sup> Autores Varios. *“Diccionario Jurídico Mexicano. Tomo VIII”*. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1999. p. 210.

<sup>132</sup> Código Civil Federal. Op. Cit.

<sup>133</sup> Con fundamento en el artículo 1306 del Código Civil Federal están incapacitados para testar:

- a) Los menores que no han cumplido dieciséis años de edad, ya sean hombres o mujeres.
- b) Los que habitual o accidentalmente no disfrutan de su cabal juicio.

**2.-** No es necesario que todo se redacte en un sólo día, tómese su tiempo y por favor jamás ceda a presiones de ningún tipo.

Un ejemplo que puedo mencionar es que se puede empezar a escribir el documento en casa, a solas, en un cuaderno o como se desee (ya la formalidad legal se la da el Notario Público), pero hay que ordenar todas las ideas y deseos sobre lo que va a pasar una vez que se fallezca, llévase su tiempo y no por prisas se cometan errores o se dejen mal las cosas y eso sólo traerá problemas, así que medite, tome notas y luego redacte el testamento, reitero el Notario ya lo revisará y validará después.

**3.-** Existe todavía la creencia o superstición (la verdad no sé como llamarlo) que el hecho de empezar en un testamento y en ¿cómo hacerlo y cuándo? Va a traer consigo a que la muerte se apresure, lo que Un Servidor puede indicarle es que el mejor momento es el presente y hacer un testamento nos obliga a pensar en el momento en el que ya no estaremos aquí, veámoslo de ésta manera ¿qué queremos para nuestros seres queridos cuando ya no estemos en éste mundo? Seguramente todos me responderán que lo que no quieren es dejarles problemas así que vamos a hacer las cosas bien y no pospongamos algo que terminaremos haciendo pues como quedó asentado en el punto inmediato anterior posponer el momento de testar significa que habrá menos tiempo para hacerlo y eso significa más prisas y como decía éstas para nada son buenas.

**4.-** Hay que recordar que el testamento se puede modificar, es decir la primer versión que se haga no es la definitiva y sólo puede hacerlo el testador, así que si hay dudas en cuando a su contenido, la Legislación permite cambiarlo las veces que se desee.

Lo más aconsejable es que ésto se haga cuando sus circunstancias vitales cambien, pues es normal que su testamento también lo haga.

Se puede cambiar para dar cabida a nuevos herederos y/o eliminar a los herederos antiguos.

**5.-** Es importante mantener un inventario actualizado de su patrimonio pues ésta es la mejor manera de que se tenga certeza en todo momento ¿cuáles son? Sus posesiones y ¿qué deudas se han contraído? Así conociendo ambas, se podrá asignar a que sus bienes cubran sus deudas y repartir lo demás entre los herederos de su elección.

Si se está en posesión de algo que no es de su propiedad, conviene que lo aclare en el testamento, evitando así pleitos y malos entendidos entre sus herederos.

**6.-** Conocer las deudas es igualmente importante porque forma parte del patrimonio, no pasemos desapercibido que las personas contamos con un patrimonio activo (bienes y derechos) y un patrimonio pasivo (obligaciones y

deudas) y cabe resaltar que las deudas sí se heredan, contrario a lo que se piensa y contrario a lo que personas sin escrúpulos les mal aconsejen siempre hay que ser transparentes, en consecuencia recomiendo que con sus bienes de Usted que está haciendo su testamento garantice que las deudas se pagarán con los mismos, para procurar que los herederos no tengan que solventar ninguna obligación que no les pertenezca.

**7.-** Hay que ser muy específico es decir no utilizar por favor expresiones genéricas como “dejo mi herencia a mis hijos a partes iguales” que es una de las más comunes y que más problemas deja, así por ejemplo en el caso que nos ocupa si es una embarcación la que se va a heredar, mencionar todos sus elementos de individualización y características y precisas ¿quién será? El heredero de dicho bien mueble.

**8.-** Los nombres y fechas deben ser correctos ya que de lo contrario o por el simple hecho de que falte una letra en un nombre o en un apellido puede crear problemas a la hora de heredar.

La mejor manera de asegurarse de esto es acudir al Registro Civil para hacer las comprobaciones pertinentes.

**9.-** Buscar un Notario de su total confianza pues hacer testamento es un acto muy personal y privado.

Ya para terminar con éste tema sólo quiero mencionar los tipos de testamento que regula nuestro Derecho:

**A.** Los testamentos más comunes:

**a)** Testamento ológrafo.

- Es realizado por el testador de su puño y letra.
- Debe contener su firma y la fecha en la que se otorga.
- Sólo lo pueden otorgar los mayores de edad.
- Deben de presentarse ante el Juez de Primera Instancia del domicilio del testador para su convalidación en el plazo de cinco años contados desde el día en el que se produce su fallecimiento, caso contrario el testamento no será válido.
- Por su parte es obligación de la persona que lo conserva en su poder, presentarlo al Juzgado en el plazo de diez días desde que tenga conocimiento de la muerte del testador y si no lo hace será responsable de los daños y perjuicios que éste retraso ocasione.

- El Juez abrirá el testamento y citará a los testigos para que declaren si la letra del testamento coincide con la del fallecido; que en principio son el cónyuge, los descendientes y los ascendientes y en su defecto los hermanos.
- Una vez que considere probado que la letra del testamento es la del testador, el Juez dispondrá la formalización del testamento, por lo que a partir de éste momento podrán iniciarse las operaciones de partición y adjudicación de herencia.

**b) Testamento abierto.**

- A diferencia del testamento cerrado, éste se otorga ante Notario quien conserva el original, desapareciendo así el peligro de que pueda destruirse o perderse.
- Es necesaria la intervención de dos testigos si el testador no puede o no sabe firmar; es ciego; no sabe o no puede leer por sí mismo el testamento o cuando así lo solicite el Notario.

**c) Testamento cerrado.**

- Se denomina así porque el testador declara su última voluntad pero que se dará a conocer después de su fallecimiento, su contenido sólo lo conoce el Notario.
- Puede estar escrito como se desee, ya sea de puño y letra y al final su firma, mecanografiado o escrito por un tercero y de ser bajo éste último supuesto el testador deberá firmar en todas las hojas y si no puede hacerlo, deberá indicar el motivo e identificar a la persona que quiere que lo haga en su nombre.
- Es importante recalcar que **NO** pueden realizar éste testamento los ciegos o las personas que no sepan o no puedan leer.
- Para el caso de las personas mudas o sordomudas que sepan escribir, pueden otorgar éste tipo de testamento pero será necesario que firmen personalmente el mismo y que en la cubierta escriban que dentro del sobre se contiene el testamento, expresando cómo está escrito y que ha sido firmado personalmente.
- El testamento se introducirá en un sobre o envoltorio de modo que no pueda extraerse del mismo sin romperlo y se depositará ante el Notario que deba autorizarlo.

- En este acto el testador debe manifestar que el sobre contiene su testamento, si lo ha escrito él mismo o no, y si lo ha firmado personalmente o una tercera persona.
- El Notario levantará el acta del otorgamiento en el mismo sobre o envoltorio que contiene el testamento.
- Una vez autorizado, el testador puede conservar el testamento, entregarlo a una tercera persona para que lo guarde o dejarlo depositado en los archivos notariales.
- Tanto el Notario como la persona que tenga en su poder el testamento cerrado, debe ponerlo en conocimiento del Juez en el plazo de diez días desde que tenga noticia del fallecimiento del testador so pena de ser responsable de los perjuicios que cause este retraso.
- En el caso de que se oculte el testamento, se robe, se destruya, etcétera, además de esta responsabilidad y de la que pueda derivarse penalmente, el culpable perderá todo derecho sobre la herencia, como legatario y como legitimario.

## **B. Los testamentos especiales:**

### **a) Testamento militar.**

- En situaciones de guerra se permite que cualquier militar o personal al servicio del ejército, otorgue testamento ante un oficial que tenga al menos la graduación de Capitán, o ante el capellán o médico que le asista si se encuentra enfermo.
- Estos testamentos serán remitidos al Cuartel General y posteriormente a la Secretaría de la Defensa Nacional, organismo que a su vez deberá enviarlo al Juez de Primera Instancia del domicilio del testador para que se cite a los herederos y demás interesados en la sucesión.
- Estos testamentos caducan en el plazo de cuatro meses desde que el testador deje de estar en campaña.
- También podrá otorgarse de forma verbal ante dos testigos y quedará ineficaz una vez superado el peligro.

### **b) Testamento marítimo.**

- Es el testamento abierto o cerrado que se otorga durante un viaje por mar por cualquiera de los que van a bordo.

- Si el buque es de guerra, se hará ante el capitán del mismo y si es mercante ante el capitán o quien ejerza sus funciones en ambos casos, siendo necesaria la presencia de dos testigos que serán elegidos entre los pasajeros.
- Si el testamento lo otorgan el comandante o el capitán deberán hacerlo ante las personas que puedan sustituirlos. Los testamentos realizados quedarán en poder del capitán y se hará mención a su otorgamiento en el Diario de Navegación.
- Una vez llegados a algún puerto en el que exista representación diplomática se hará de entrega de los testamentos que serán enviados a México.

#### c) Testamento realizado en el extranjero.

Sí se puede hacer un testamento fuera de México siguiendo las normas establecidas en el país en el que se otorga y podrá ser tanto ológrafo como abierto o cerrado y también puede otorgarse ante la Embajada o Consulado Mexicano pues no olvidemos que entre otras cosas, éstos entes ejercen funciones notariales en el extranjero.

#### k) Prescripción positiva.

De una interpretación armónica que hagamos a los artículos 1135, 1136, 1137 y 1138 del Código Civil Federal, podemos deducir lo siguiente:

- Primero que nada que la **PRESCRIPCIÓN** es un medio para adquirir bienes (esto es la prescripción positiva) o de liberarse de obligaciones mediante el transcurso de cierto tiempo y bajo las condiciones establecidas en la Legislación Nacional Positiva.
- **SÓLO** pueden prescribirse los bienes y las obligaciones que están en el comercio, como es el caso de las embarcaciones por supuesto y con las salvedades que ya estudiamos con antelación.
- Pueden adquirir por prescripción positiva todos los que son capaces de adquirir por cualquier título, mientras que los menores de edad y los incapacitados pueden hacerlo a través de sus legítimos representantes.

Es importante resaltar que la posesión necesaria para prescribir debe de cumplir con las siguientes condicionantes legales, tal y como lo establece el artículo 1151 del Código Civil Federal, a saber: Debe de ser en concepto de propietario y a la par que se realice de forma pacífica, continua y pública y el plazo para que se dé ya la prescripción como tal para la adquisición de un bien mueble es de tres años si es de buena fe, ya que *a contrario sensu* estamos hablando de un lapso de cinco años, de conformidad con el artículo 1153 de ese mismo Cuerpo Legal.

Ahora cabe señalar que la prescripción no es ilimitada, a lo que me refiero es que tiene sus reservas como los casos en los que ésta se suspende o se interrumpe, primero que nada vamos a establecer y conocer la diferencia entre uno y otro concepto, así las cosas la suspensión de la prescripción quiere decir que la misma **NO** puede comenzar **NI** correr cuando se actualicen los siguientes supuestos normativos:

- Entre ascendientes y descendientes, durante la patria potestad, respecto de los bienes que a los segundos tengan derecho.
- Entre los consortes.
- Entre los incapacitados y sus tutores o curadores mientras dura la tutela.
- Entre copropietarios o coposeedores respecto del bien común.
- Contra los ausentes que se encuentren en servicio público. Aquí hay un dato muy interesante y que salta a la curiosidad pues bajo el Principio General de Derecho “donde la Ley no distingue, no debemos distinguir”, la fracción V del artículo 1167 del multicitado Código Civil Federal me dice **TEXTUALMENTE** “Contra los ausentes del Distrito Federal que se encuentren en servicio público (...)”, entonces viene la interrogante ¿los demás del resto de las Entidades Federativas, qué pasa con ellos? Aquí habrá que remitirnos a las reglas señaladas para la suspensión de la prescripción en los respectivos Códigos Civiles de cada Estado de la República bajo el Principio *Pro Homine Pro Persona*, consagrado en el artículo 1º de la Constitución y por el vocablo “Distrito Federal” no olvidemos que de las diversas reformas hechas a la Carta Magna ya se denomina Ciudad de México, independientemente de que en el texto legal de distintos ordenamientos siga diciendo Distrito Federal y la misma regla se sigue para el punto siguiente.
- Contra los militares en servicio activo en tiempo de guerra, tanto fuera como dentro del Distrito Federal (así lo menciona la fracción VI de éste artículo 1167 de dicho Código Civil Federal).

En contraste la interrupción de la prescripción se refiere a que el plazo se está computando sí pero el mismo va a ser interrumpido valga la cacofonía cuando se actualicen los siguientes supuestos normativos:

- Si el poseedor es privado de la posesión de la cosa o del goce del derecho por más de un año.
- Por demanda u otro cualquiera género de interpelación judicial notificada al poseedor o deudor, según sea el caso pero **OJO**, se considerará la

prescripción como **NO INTERRUMPIDA** por la interpelación judicial si el actor se desiste de ella o fuese desestimada su demanda.

- Porque la persona a cuyo favor corre la prescripción, reconozca expresamente de forma verbal o por escrito o tácitamente por hechos indudables, el derecho de la persona contra quien prescribe.

Una vez conocido todo esto sabremos ¿desde cuándo se empieza a contar el tiempo para la prescripción? Y ¿cómo se cuenta? La respuesta a éstas interrogantes las tenemos en los artículos 1176, 1177, 1178 y 1179 del multirreferido Código Civil Federal:

- El tiempo **SIEMPRE** se cuenta por años y **NO** de momento a momento excepto en los casos en que así lo determine la Legislación Nacional Positiva.
- Se nos aclara de igual manera que los meses se regularán con el número de días que les correspondan.
- Cuando la prescripción se cuente por días, se entenderán éstos de veinticuatro horas naturales, contadas de las veinticuatro a las veinticuatro.
- El día que comienza la prescripción se cuenta siempre entero aunque no lo sea, pero aquél en que la prescripción termina, debe ser completo.

Como podemos ver existen varias formas de poder adquirir la propiedad de un buque y pueden ser a título gratuito u oneroso, a título universal o particular, en fin hay diversas modalidades como lo acabamos de ver en éste apartado.

### **6.3.- Derechos reales de garantía.**

En todo el mundo es innegable que el éxito en el sector naval del contrato por excelencia de financiación de la compraventa, modificación y reparación de buque, al que podríamos referirnos como préstamo hipotecario naval o hipoteca marítima como lo denomina la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, se basa precisamente en la seguridad que genera en el acreedor la puesta en garantía del buque para el cobro de las cantidades pactadas tanto del principal como de los intereses.

En opinión de la abogada maritimista española Raquel Palacios López, nos indica que si bien es cierto que, a priori, esta garantía podría acarrear alguna inquietud respecto de su naturaleza, el legislador ha dado una respuesta eficaz mediante la creación de una ficción legal que sitúa al buque al mismo nivel que los bienes inmuebles, siendo indiscutible su carácter real y de inmueble a los efectos de ser objeto de hipoteca y de registro, con independencia de su naturaleza material, no obstante lo anterior, en cuanto a la financiación, no se puede dar la espalda a la



realidad, sobre todo en lo que concierne a los buques en construcción, ya que el crédito, salvo a través de determinadas fórmulas, ha venido y sigue viniendo del extranjero ya que la mayoría de los buques que se están construyendo en los astilleros son financiados por entidades extranjeras y muchos de ellos serán exportados, ya que las empresas navieras provienen también del exterior, pero no así todos.

Y como ya lo hemos comentado con antelación, éste fenómeno se debe a la falta de capacidad financiera de las empresas navieras en México.

Ahora es importante precisar que el buque como objeto de la garantía hipotecaria se viene reiterando la idea de la embarcación como eje fundamental del sistema de garantías del crédito marítimo o privilegios marítimos, pues realmente sobre su capacidad de realización descansa la seguridad que aporta al crédito garantizado.

Primero que nada cabe recordar que la naturaleza jurídica del buque es la de ser un bien mueble que por supuesto es susceptible de ser objeto de una hipoteca y de inscripción registral, participando, en consecuencia, de la naturaleza de bien inmueble para determinados efectos como el de la cosa compuesta, en cuanto a que está integrado por diversas partes, las cuales pueden ser individualizadas, si bien, conforman una unidad orgánica (no olvidemos que el buque es una universalidad de hecho). Estas partes pueden ser constitutivas, pertenencias y accesorios que son aquellas partes que componen el buque, pero están íntimamente relacionadas con su utilización y con los requisitos legales necesarios para el aprovechamiento de éste, tales como, por ejemplo, los botes salvavidas, entre otras. Dicho en otras palabras, las pertenencias son las partes.

### **6.3.1.- Privilegios marítimos.**

El artículo 91 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos menciona que los privilegios marítimos otorgan al acreedor privilegiado, el derecho de ser preferido en el pago frente a otros acreedores y ese mismo fundamento legal nos indica el orden de prelación que debe de seguirse:

- a)** Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación, en virtud de su enrolamiento a bordo, incluidos los gastos de repatriación y las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre.
- b)** Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua, en relación directa con la explotación de la embarcación.
- c)** Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación.
- d)** Los créditos a cargo de la embarcación, derivados del uso de infraestructura portuaria, señalamiento marítimo, vías navegables y pilotaje.

e) Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual, por razón de la pérdida o del daño material causado por la explotación de la embarcación, distintos de la pérdida, o el daño ocasionado al cargamento, los contenedores y los efectos de los pasajeros transportados a bordo de la misma.

Los privilegios marítimos derivados del último viaje serán preferentes a los derivados de viajes anteriores.

En resumen podemos deducir que los privilegios marítimos es el conjunto de prelación crediticias que rigen en las obligaciones procedentes del Derecho Marítimo y los hay sobre el buque y sobre las mercancías, tal y como lo contempla tanto la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como diversas Legislaciones Extranjeras y Tratados Internacionales, como el Convenio internacional sobre los privilegios marítimos y la hipoteca naval.

El artículo 95 de la mencionada Ley de Navegación y Comercio Marítimos me indica que son privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción o en reparación:

a) Los sueldos de los trabajadores directamente comprometidos en la construcción de la embarcación, así como las aportaciones de seguridad social pagaderas en su nombre.

b) Los créditos del constructor o reparador de la embarcación, relacionados en forma directa con su construcción o reparación. El privilegio del constructor o reparador se extingue con la entrega de la embarcación.

c) Los créditos fiscales derivados en forma directa de la construcción de la embarcación.

Como **NOTA IMPORTANTE**, quiero resaltar que el privilegio sobre la embarcación en construcción NO se extingue por la transferencia de la propiedad.

Para concluir con éste tema de los privilegios marítimos sobre las embarcaciones quiero señalar lo que nos establece el artículo 97 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el sentido de que NO es obligatorio el registro de tales en el Registro Público Marítimo Nacional pero SÍ las sentencias que establezcan el crédito a favor del acreedor.

Hablemos ahora sobre el privilegio marítimo sobre las mercancías transportadas que nacerán de los créditos provenientes de:

a) Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje.

b) Extracción de mercancías naufragadas.

c) Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamento en el mar, en cuyo pago deba participar la carga, así como contribuciones en avería común.

A la par quiero comentar que los privilegios marítimos sobre mercancías transportadas se extinguirán si no se ejercita la acción correspondiente dentro del plazo de un mes, contado a partir de la fecha en que finalizó la descarga de las mercancías.

Ahora bien es importante recordar que el Derecho surge precisamente para evitar acciones arbitrarias que provoquen un desorden que repercuta en la sana convivencia de los demás y se dé un paso hacia el desorden y es por ello que se establecen reglas claras, para el caso de éste tipo de privilegios marítimos, como los que quiero mencionar a continuación:

- Iniciada la descarga, el transportista no podrá retener a bordo las mercancías por el hecho de no haberle sido pagado el flete, pero podrá solicitar ante el Juez de Distrito competente del lugar de desembarque que se decrete embargo precautorio sobre las mismas, sin embargo en todo caso, el transportista deberá depositar las mercancías en un lugar que no perjudique los servicios portuarios, a costa de los propietarios de la carga.
- Los créditos privilegiados marítimos darán lugar a la ejecución por su importe total, sobre la embarcación, fletes o cargas afectos al pago de los mismos. Por lo cual, a petición del actor se decretará el embargo o se confirmará la retención de éstos al admitir la demanda. El acreedor hipotecario podrá pagar o tomar a su cargo los créditos privilegiados que le precedan, caso en el cual la hipoteca quedará en el primer rango.

Explicado ésto podremos entender mucho mejor la naturaleza jurídica de la hipoteca marítima y saber perfectamente ¿cómo debemos de inscribirla? Y ejecutarla.

### **6.3.2.- Hipoteca marítima.**

Como es del conocimiento de todos nosotros en el Derecho Positivo Nacional existen dos formas para garantizar el cumplimiento de obligaciones, siendo éstas las garantías personales (aquí el deudor compromete todo su patrimonio para el pago de la deuda, como la prenda por ejemplo) y las garantías reales (aquí el deudor restringe la garantía a la afectación específica de una parte del mismo).

En los derechos reales o también denominadas garantías reales tenemos a la hipoteca, definida por el artículo 2893 del Código Civil Federal de la siguiente manera:

**“ARTÍCULO 2893.-** *La hipoteca es una garantía real constituida sobre bienes que no se entregan al acreedor, y que da derecho a éste, en caso de incumplimiento de la obligación garantizada, a*

*ser pagado con el valor de los bienes, en el grado de preferencia establecido por la ley.*<sup>134</sup>

Como se puede apreciar aquí se garantiza el pago de una obligación con un bien parte del patrimonio del deudor pero no se le entrega al acreedor como sí sucede con la prenda pero para brindarle Seguridad Jurídica a éste último sí tiene que estar inscrito en el Registro Público correspondiente que en el caso de las hipotecas sobre embarcaciones será siempre en el Registro Público Marítimo Nacional, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 17, fracción II de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en relación con el artículo 2919 del referido Código Civil Federal. En nuestra materia a éste tipo de gravamen se le denomina hipoteca marítima y en algunos países como España por ejemplo se le dice “hipoteca naval” a final de cuentas el elemento primordial que le da la característica de ser una hipoteca de ésta índole es que recae en navíos y artefactos navales.

Dicho lo anterior quisiera compartirles las reglas aplicables a la hipoteca marítima con base en el estudio hecho por el Dr. José Antonio Sánchez Barroso, Doctor en Derecho y Catedrático de la Universidad Nacional Autónoma de México:

**a)** Por el contrato de hipoteca se constituye una garantía real del mismo nombre a ejecutarse ante el incumplimiento de una obligación previamente contraída.

**b)** La existencia de la hipoteca presupone **SIEMPRE** la existencia y validez de una obligación, independientemente de la naturaleza de ésta, cuyo incumplimiento (se insiste) legitima al acreedor hipotecario para ejecutar la garantía en comento.

**c)** Expresamente se prohíbe el pacto comisorio ¿qué es esto? Es así de sencillo: El acuerdo de voluntades entre el acreedor y el deudor hipotecarios en el que señalan el precio del bien gravado (en éste caso el barco) en que será adjudicado al primero en caso de incumplimiento del segundo pero **OJO NO** debemos confundirlo con el convenio válido fijado por las partes desde el momento en que la hipoteca se constituye tomando en cuenta el valor de la cosa (o sea el buque) que servirá como base para el remate judicial siguiendo las reglas del Código de Procedimientos Civiles para la Ciudad de México, aquí sí quiero hacer una observación muy importante y es la terrible omisión que hay tanto en el Código Federal de Procedimientos Civiles por lo que a éste aspecto se refiere y el hecho de que la Ley de Navegación y Comercio Marítimos no sea del todo clara respecto de ese mismo tema, hay que saber muy bien ¿cómo ejecutar una hipoteca marítima? Para evitarle inconvenientes incómodos que puedan afectar el patrimonio (por increíble que parezca) al acreedor hipotecario.

**d)** El deudor en la obligación principal garantizada con la hipoteca marítima puede o no ser a la vez el deudor hipotecario ¿qué quiere decir esto? Que un tercero constituye la referida hipoteca.

---

<sup>134</sup> Código Civil Federal. Op. Cit.

e) Para constituir el gravamen, el deudor hipotecario deberá estar legitimado ya sea por ministerio de Ley o convencionalmente para enajenar el bien.

f) Es posible la pluralidad de deudores hipotecarios como es el caso de la copropiedad sobre una embarcación y también es posible la pluralidad de acreedores hipotecarios, se trate o no de una misma obligación garantizada.

g) Aunque exista una subrogación de sujetos ya sea activos o pasivos, la hipoteca subsiste en tanto no se cumpla la obligación que garantiza y se haga la cancelación correspondiente en el Registro Público Marítimo Nacional.

h) El acreedor hipotecario tiene derecho a exigirle al deudor hipotecario que se mejore la hipoteca cuando ésta disminuyese trayendo como consecuencia que sea insuficiente para garantizar la obligación contraída.

i) Los bienes susceptibles de hipotecarse deben ser enajenables, aunque la hipoteca no sea traslativa de dominio pero debe cumplirse con ésta característica para poder obtener el dinero para pagar con éste el crédito garantizado.

En resumidas cuentas para que sea válida la constitución de la hipoteca marítima y para después hacerla efectiva es muy importante que se precisen la causa y el hecho de que derivarán o podrían derivar en el futuro las obligaciones que van a garantizarse con la misma ya que nuestro Derecho no admite una hipoteca de seguridad para garantizar las obligaciones futuras que por cualquier causa y por cualquier monto pudieran originarse a cargo de una persona.

De acuerdo al primer modo, por vía indirecta se extingue la hipoteca en función de los modos de extinción de las obligaciones regulados por el Código Civil Federal y en cuanto al segundo modo, es decir, por vía directa, están la extinción del bien hipotecado que es el barco ya sea por medio de una expropiación, un remate judicial o la remisión o renuncia del acreedor hipotecario, la resolución o extinción del respectivo derecho real y la prescripción del derecho real.

Ahora como lo comenté con antelación para que haya una mayor Seguridad Jurídica para el acreedor hipotecario hay que conocer bien a bien la formalidad con la que debe de cumplir la hipoteca marítima.

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 2317 y 2320 del Código Civil Federal tenemos dos formas en las que se puede hacer la enajenación o constitución de la hipoteca marítima:

- Mediante escrito privado: Esto será válido **SIEMPRE Y CUANDO** el valor del bien **NO** exceda de trescientas sesenta y cinco veces la Unidad de Medida y Actualización (UMA), que tomando en cuenta que para el año 2019 es de \$84.49 (Ochenta y cuatro pesos 49/100 M.N.), luego entonces bajo éste supuesto un bien puede hipotecarse de ésta manera cuando no

exceda de \$30,838.85 (Treinta mil ochocientos treinta y ocho pesos 85/100 M.N.) lo cual obviamente no va acorde con la realidad fáctica al menos hasta donde el suscrito sabe, ninguna embarcación ni artefacto naval cuestan eso, en consecuencia siempre tendremos qué hacer la respectiva hipoteca por medio de una escritura pública.

- A través de Escritura Pública: A *contrario sensu* de lo citado en el punto inmediato anterior y esto nos da mucha mayor ventaja porque no debemos olvidar que forzosamente aquí interviene un Notario Público que como fedatario público que es dará mayor eficacia y validez al contrato en donde conste éste derecho real que estamos estudiando y ello se traduce en una **MEJOR PROTECCIÓN JURÍDICA** para ambas partes, por las razones expuestas enseguida:
  - El Notario es el fedatario público que más amplia gama de facultades tiene debido a que no existe hasta ahora un ordenamiento legal que las enliste ni siquiera enunciativamente, por ello casi la totalidad de las materias jurídicas y no solamente la Civil requieren y reconocen su intervención.
  - Además es el único fedatario que puede ejercer ésta función de fe pública utilizando como fundamento no sólo la Legislación Local sino también la Federal en cualquier rama del Derecho, en contraste como sucede con el Corredor Público.<sup>135</sup>
  - Otra cuestión que no podemos pasar desapercibido es la definición de lo que es una Escritura Pública, la cual la encontramos en el artículo 101 de la Ley del Notariado para la Ciudad de México y que a la letra dice:

*“ARTÍCULO 101.- Escritura es el instrumento original que el Notario asienta en los folios, para hacer constar uno o más actos jurídicos y que firmado por los comparecientes, autoriza con su sello y firma.”*

Complementando el punto inmediato anterior, de conformidad con el artículo 3005 del Código Civil Federal me establece de forma clara y tajante que **SÓLO SE REGISTRARÁN LOS TESTIMONIOS DE ESCRITURAS O ACTAS NOTARIALES U OTROS DOCUMENTOS AUTÉNTICOS**, luego entonces yo pregunto ¿se brinda o no una mejor Seguridad Jurídica a las partes? La respuesta se contesta por sí misma.

No olvidemos por favor que el artículo 17 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica ¿qué es lo que se puede inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional? Y los actos jurídicos que deben de inscribirse ahí (valga la cacofonía) son los derechos de propiedad y gravámenes sobre embarcaciones,

---

<sup>135</sup> Castañeda Rivas, María Leoba (y otros). *“Derecho Marítimo. Entorno Jurídico Hoy”*. Op. Cit. p. 277.

permitiéndome transcribir el texto del referido precepto legal para una mejor y mayor ilustración de mi dicho:

**“ARTÍCULO 17.- En el Registro Público Marítimo Nacional se inscribirán los siguientes actos jurídicos de conformidad con los requisitos que determine el reglamento respectivo:**

***I.- Los correspondientes a navieros y agentes navieros mexicanos, así como los operadores, para cuya inscripción bastará acompañar sus estatutos sociales o, actas de nacimiento;***

***II.- Los contratos de adquisición, enajenación o cesión, así como los constitutivos de derechos reales, traslativos o extintivos de propiedad, sus modalidades, hipotecas y gravámenes sobre las embarcaciones mexicanas; mismos que deberán constar en instrumento público otorgado ante notario o corredor público;***

***III.- Los contratos de arrendamiento a casco desnudo de embarcaciones mexicanas;***

***IV.- Los contratos de construcción de embarcaciones que se lleven a cabo en el territorio nacional o bien, de aquellas que se construyan en el extranjero y se pretendan abanderar como mexicanas;***

***V.- Las resoluciones judiciales y administrativas que consten de manera auténtica; y***

***VI.- Cualquier otro contrato o documento relativo a embarcaciones, comercio marítimo y actividad portuaria, cuando la ley exija dicha formalidad.”<sup>136</sup> (Énfasis añadido).***

Sobre éste tenor quiero mencionar además que las hipotecas marítimas pueden constituirse sobre embarcaciones que aún estén en construcción, no necesariamente ya tienen que estar terminadas y mucho menos navegando, no es limitante para ello y por supuesto, la formalidad de la inscripción en el Registro Público Marítimo Nacional además de darle un efecto *erga omnes* le reconocerá un derecho de prelación al pago del adeudo al(los) acreedor(es) hipotecario(s).

Es importante tener presente que la acción hipotecaria prescribe en tres años, contados a partir del vencimiento del crédito que garantiza, de conformidad con el artículo 105 de la multirreferida Ley de Navegación y Comercio Marítimos y que las reglas a seguir para la ejecución de la hipoteca marítima son las mismas que las de la hipoteca civil, tal y como lo contempla el artículo 275 de esa misma Ley y que a la letra dice:

---

<sup>136</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

**“ARTÍCULO 275.- Es competente para conocer del proceso hipotecario marítimo, el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación, a elección del actor, y para su tramitación, se observarán las reglas del Capítulo III del Título Séptimo “Del Juicio Hipotecario” del Código de Procedimientos Civiles para el Distrito Federal, en lo no previsto en las fracciones siguientes:**

***I. Al admitir el Juez de Distrito la demanda, ordenará el embargo de la embarcación y mandará hacer las anotaciones respectivas en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional. Asimismo, admitida la demanda, el Juez de Distrito lo comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría y a la capitanía de puerto a efecto de que no se otorgue despacho ni se permita la salida del puerto a la embarcación;***

***II. La diligencia de embargo se iniciará con el requerimiento de pago al deudor, su representante o la persona con la que se entienda aquella, y de no hacerse el pago, se requerirá al deudor, a su representante o a la persona con la que se entienda la diligencia, para que entregue al depositario designado por el actor, la embarcación embargada; y acto seguido se emplazará al demandado;***

***III. Transcurrido el plazo de alegatos, el Juez de Distrito dictará sentencia, y si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo con base en el precio que hubieren pactado las partes, y a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciere en los términos del citado código;***

***En todo caso, antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando ésta se encuentre matriculada en el país, y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la presente Ley; y***

***Efectuada la adjudicación, se entregará la embarcación al adquirente libre de todo gravamen, previo el pago del saldo del precio ofrecido y se ordenará el otorgamiento de la escritura a póliza correspondiente. De modo simultáneo se dará aviso al Registro Público Marítimo Nacional para que haga los cambios pertinentes en el folio registral de la embarcación y en caso de que ésta sea adquirida por un extranjero, para que se proceda a la dimisión de bandera.” (Énfasis añadido).***



Como podemos ver a grandes rasgos, el procedimiento de ejecución es muy similar al que rige para el Juicio Ejecutivo Mercantil, ¿se han percatado de ello?

#### **6.4.- Matrícula y abanderamiento de buques.**

El artículo 10 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos me indica ¿cuáles son las embarcaciones y artefactos navales mexicanos?, la respuesta es sencilla, serán todos aquéllos que se abanderen y matriculen en alguna capitanía de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen, de acuerdo con el reglamento respectivo y es muy importante recordar que el enarbolamiento de un pabellón no hace prueba plena de su nacionalidad sino el certificado de matrícula cuya vigencia es indefinida.

Continúa indicándonos que para su matriculación, las embarcaciones y artefactos navales se clasifican de la siguiente manera:

##### **A) Por su uso, en embarcaciones:**

- a) De transporte de pasajeros.
- b) De transporte de carga.
- c) De pesca.
- d) De recreo y deportivas.
- e) Embarcaciones y/o artefactos navales de extraordinaria especialización que por su tecnología y por los servicios que estas prestan, la tripulación requiera de un entrenamiento particularmente especializado, o aquellas que sean de extraordinaria especialización o características técnicas no susceptibles de ser sustituidos por otros de tecnología convencional como las utilizadas para la exploración, perforación de pozos, producción temprana de hidrocarburos, construcción y/o mantenimiento de instalaciones marinas petroleras, alimentación y hospedaje, protección ambiental, salvamento y seguridad pública.
- f) Mixto de carga y pasaje.
- g) Dragado.

##### **B) Por sus dimensiones en:**

- a) Buque o embarcación mayor, o artefacto naval mayor: Todo aquel de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar.

**b)** Buque o embarcación menor o artefacto naval menor: Todo aquel de menos de quinientas unidades de arqueado bruto, o menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueado.

Los buques solamente podrán tener una sola nacionalidad y solamente podrán izar una sola bandera, de conformidad con los artículos 91 y 92 Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) y cabe la pregunta ¿puede haber embarcaciones sin nacionalidad? La respuesta es sí, claro que sí y ocurre sobre todo en embarcaciones menores, lanchas rápidas utilizadas para el transporte las cuales están a bordo de los buques y también es una práctica muy común de embarcaciones destinadas a delinquir como ejemplos puedo citar aquéllas utilizadas para el transporte de narcóticos o de personas en condición de esclavos o los destinados a la piratería.

De entre los efectos que se tienen con la nacionalidad de los buques (no olvidemos que estamos hablando de los mercantes, no así de los militares) están los siguientes:

1.- El Estado otorga favores particulares a las embarcaciones nacionales.

2.- El Estado vigila los buques nacionales.

3.- La capacidad de la embarcación puede servir para determinar el Derecho aplicable.

Ahora veamos los supuestos por los cuales el certificado de matrícula puede ser **CANCELADO (OJO** sólo lo puede hacer la Secretaría de Marina), de conformidad con el artículo 14 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos:

**a)** Por no reunir las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino.

**b)** Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año.

**c)** Por su destrucción o pérdida total.

**d)** Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

**e)** Por su venta, adquisición o cesión en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.

**f)** Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa.

g) Por resolución judicial.

i) Por dimisión de bandera, hecha por el propietario o titular del certificado de matrícula.

Es importante precisar que la Secretaría de Marina, a petición del propietario o naviero, sólo autorizará la dimisión de bandera y la cancelación de matrícula y registro de una embarcación, cuando esté cubierto o garantizado el pago de los créditos laborales y fiscales y exista constancia de libertad de gravámenes expedida por el Registro Público Marítimo Nacional, salvo pacto en contrario entre las partes.

Con base en lo anterior, podemos concluir lo siguiente:

- La nacionalidad supone la jurisdicción del Estado bajo cuyo pabellón navegue en alta mar, así como su protección; los buques sin nacionalidad carecen de tal protección, quedando a merced de la jurisdicción del Estado de las aguas en las que se encuentre.
- Es obligado que exista un vínculo efectivo entre el buque y el Estado del pabellón, el cual debe tutelar las obligaciones administrativas, técnicas y sociales, así como de cumplimiento de la legislación internacional y de las responsabilidades derivadas.

Hay algo que quiero checar con Usted querido lector que son los famosos pabellones de conveniencia o también llamados “pabellones de complacencia” pues ¿cuántas veces no hemos escuchado sobre beneficios fiscales (por ejemplo)? Que brinda un país sobre una embarcación cuya nacionalidad posee y lo haremos en el siguiente apartado pero primero quiero compartir con Ustedes la lamentable situación en que se encuentra nuestra flota mercante pues para el país marítimo que somos, tenemos muy pocos buques abanderados en México, durante el periodo comprendido de los años 2008 a 2015 según estadísticas de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, contamos con un total de doscientos cuarenta y un embarcaciones:

<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/161551/abanderamientos.pdf>

La parte más triste no se queda ahí sino que ya como lo mencionamos con antelación, no tenemos una flota que pueda competir en el tráfico de altura y por si fuera poco varias de esas embarcaciones sirven para abastecer el servicio de transporte de cabotaje y aún así resulta insuficiente e irónicamente no contamos con registros de buques porta-contenedores abanderados en México, cuando se mueven más de dos millones de contenedores al año en nuestro país.

Todavía PEMEX es el mayor naviero que tenemos pero esto no es para sumergirnos en el pesimismo de un escenario que puede sonar fatal sino para mejorar lo que estamos haciendo mal y tener ya por fin una flota mercante que pueda representar costos más económicos para los usuarios del transporte

marítimo y los sujetos del Comercio Exterior y podamos competir en el tráfico de altura, suena difícil sí, sería necio decir lo contrario mas no es imposible, cuanto más si existen países que no cuentan con salida al mar y sin embargo tienen una flota mercante que incluso puede ser muy similar en cuanto a cantidad a la nuestra, sí, por increíble que parezca, aquí están los datos: <http://www.outono.net/elentir/2016/05/24/barcos-sin-puerto-doce-paises-sin-acceso-al-mar-pero-que-tienen-flota-mercante-propia/>

#### **6.4.1.- Pabellones de conveniencia.**

La utilización del pabellón de conveniencia consiste en que una embarcación navega bajo bandera de Estados con los cuales no existe tal vinculación ¿a qué me refiero? Pues a que el propietario realmente posee su vínculo con otra nación y ésto se da en razón de que realizan un control muy bajo o implican una menor presión fiscal, al ser muchos de los puertos en donde se matriculan pertenecientes a países a los que se les considera paraíso fiscal. Algunos Estados para evitar la pérdida de tonelaje en la flota han optado, para contrarrestar este efecto, por crear un segundo registro nacional con ventajas fiscales respecto al registro oficial.

Se ha dado un cambio de interpretación de lo que la nacionalidad supone a un buque, en este modo se ha dejado de considerar como una parte del territorio de soberanía nacional, para estimar que sobre el mismo se aplica, salvando las distancias, el equivalente a lo que la nacionalidad implica para una persona. Así pues, un buque en aguas de otro Estado, distinto al de su pabellón, se ha de sujetar a la legislación de este segundo Estado en todo aquello que no sea privativo de la soberanía del Estado de su pabellón para darle una apariencia de legal al pabellón de conveniencia, por eso se maneja de ésta manera.

La nominación “pabellones de conveniencia” deriva de la traducción del anglicismo “*Flags of Convenience*” (FOC’s como se conoce en el argot marítimo), se les llama también buques con bandera de complacencia o de necesidad y en el lenguaje convencional de los organismos internacionales son conocidos como buques de libre matrícula o de sistemas de registros abiertos y en esta categoría de países se encuentran: Panamá, Liberia, Vanuatu, Islas Marshall, Bahamas, Honduras, Malta, Chipre y Liberia, por citar algunos.

Varios factores llevan a un armador a preferir un registro de conveniencia, como lo son tasas de registro muy baratas, impuestos muy bajos o inexistentes y la libertad de contratar mano de obra barata.

Ahora bien, para declarar un registro como bandera de conveniencia, la Federación Internacional de Trabajadores Marítimos (conocido por sus siglas en inglés "ITF") toma en cuenta hasta que punto hay buques de propiedad extranjera inscritos en ese registro y, además, considera los siguientes criterios:

**a)** La capacidad y el deseo del Estado de abanderamiento de cumplir las normas mínimas sociales internacionales a bordo de estos buques, y en especial el respeto

a los derechos humanos y sindicales, la libertad de asociación y el derecho a la negociación colectiva con sindicatos de buena fe.

**b)** El historial social, determinado por el grado de ratificación y cumplimiento de los convenios y recomendaciones de la OIT.

El historial en materia de seguridad y medio ambiente determinado por la ratificación y cumplimiento de los convenciones de la Organización Marítima Internacional (OMI), según se desvele en las inspecciones, deficiencias y detenciones efectuadas en la supervisión por el Control del Estado Rector del Puerto.

En este tipo de registros, la normativa de formación y seguridad es deficiente y **NO** se impone restricción alguna sobre la nacionalidad de la tripulación, en consecuencia, hay marinos que no pueden comunicarse con otros tripulantes, pues no comparten un idioma común, colocando en riesgo la seguridad y la operación eficiente del buque.

En muchos casos, estos buques de bandera de conveniencia ni siquiera se administran desde el país al cual la bandera corresponde.

Una vez que un buque está registrado bajo una bandera de conveniencia, los diferentes propietarios contratan entonces a la mano de obra más barata que pueden encontrar, pagan salarios mínimos y recortan costos, disminuyendo los niveles de la calidad de vida y las condiciones de trabajo de la tripulación.

Ante esto analicemos ahora ¿qué inhibe a los navieros mexicanos a abanderar sus buques con pabellón nacional?

- Pago alto de contribuciones, lo cual encarece el uso de una embarcación.
- Al contratar embarcaciones con pabellón extranjero que cuenta con tripulación igual extranjera, disminuye costos en cuanto al transporte de mercancías o personas si hablamos de un crucero por ejemplo.
- Aunado a lo anterior, el propio Derecho Positivo, en concreto nuestra Ley de Inversión Extranjera permite una inversión no nacional del cuarenta y nueve por ciento en éste rubro de la navegación para constituir empresas navieras mexicanas y obviamente esos socios extranjeros o ese solo socio extranjero que llega a aportar más del noventa por ciento del capital social de la referida persona jurídica, elegirá lo más económico y es lógico pensarlo es su negocio pero ¿dónde queda nuestra gente que desee trabajar a bordo de un barco y dónde queda nuestra flota mercante?

Entre los beneficios que tenemos al contar con una flota mercante mexicana es la de evitar el pago de fletes a navieras extranjeras lo cual hará que el dinero circule

y fluya para la generación de capital y empleo como debe de suceder en una economía sana ya que afirmar lo contrario con perdón de la expresión es una verdadera banalidad, simple y llanamente al año México por esto (por pagar fletes a empresas navieras extranjeras) pierde treinta mil millones de dólares, pregunto ¿es eso justo, es eso coherente para un país marítimo como somos nosotros?, ¿verdad que no? Ahora al contratar buques mexicanos, forzosamente se contrataría tripulación mexicana por ser una exigencia legal y así reducir la tasa de desempleo y el rezago que hemos tenido en nuestro sector marítimo.

Ya para concluir con éste tema, el primer lugar en cuanto a buques con bandera de conveniencia aún lo sigue teniendo Panamá, según fuentes de Wikipedia y otras cadenas de información como la BBC de Londres, según constan en las siguientes páginas de internet [https://es.wikipedia.org/wiki/Pabell%C3%B3n\\_de\\_conveniencia](https://es.wikipedia.org/wiki/Pabell%C3%B3n_de_conveniencia) y [https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/08/140807\\_america\\_latina\\_barcos\\_banadera\\_panama\\_msd](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/08/140807_america_latina_barcos_banadera_panama_msd) respectivamente. Tan sólo Panamá tiene una flota de ocho mil seiscientos barcos superando por mucho a los tres mil cuatrocientos que tiene Estados Unidos y a las tres mil setecientas que tiene China que no es poca cosa, estamos hablando de países primermundistas, potencias mundiales y marítimas en el caso que nos ocupa.

## **CAPÍTULO VII.- CONTRATOS DE EXPLOTACIÓN DEL BUQUE Y CONTRATOS AUXILIARES.**

Es innegable que desde la Antigüedad las rutas marítimas han jugado un papel preponderante en el desarrollo de las civilizaciones, sentando las bases de lo que es el actual tráfico marítimo y el comercio de las mercancías.

De acuerdo a datos de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Transporte (UNCTAD), alrededor del ochenta por ciento del comercio mundial de mercancías se realiza por mar, siendo éste el medio de transporte más barato y eficiente, en consecuencia es muy importante conocer ¿cuáles son los contratos de explotación o utilización del buque? Y ¿cuáles son los contratos auxiliares? Y a ello nos enfocaremos en el presente Capítulo.

### **7.1.- Introducción, clasificación y fuentes.**

Los contratos de explotación de buques se pueden definir como “aquellos contratos mediante los que se articula la explotación del buque”<sup>137</sup>, destacándose los siguientes: El contrato de arrendamiento de buques; el contrato de fletamento por viaje (*voyage charter*); el contrato de fletamento por tiempo (*time charter*); el contrato de transporte de mercancías; el contrato de transporte de personas; el contrato de remolque y otro contrato de naturaleza marítima en virtud del cual se utilice una embarcación o un determinado espacio de ésta, de conformidad con lo señalado en el artículo 111 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Pasemos ahora a conocer los criterios de clasificación de los contratos de explotación de buques, la cual debe hacerse tomando en consideración los siguientes aspectos:

- Los caracteres básicos de las obligaciones de las partes.
- La causa objetiva del contrato.
- La finalidad económico-social del contrato.
- El contenido material de las relaciones obligatorias.

Por otro lado los contratos auxiliares serán todos aquéllos que sirvan de apoyo a las actividades propias del tráfico marítimo, de los cuales podemos mencionar a los siguientes:

---

<sup>137</sup> Artículo escrito por el abogado Alberto Freire Bolaño, Graduado en Derecho por la Universidad de Cádiz titulado “Contratos de explotación de buques: criterios clasificatorios” ubicado en la página de internet <https://www.derechomercantil.info/2015/11/contratos-explotacion-buques-criterios-clasificatorios.html>

**a) Contrato de gestión naval:** Es un contrato auxiliar de la navegación por el que una persona se compromete a gestionar por cuenta y en nombre del armador todos o alguno de los aspectos vinculados a la explotación del buque.<sup>138</sup>

Por regla general en éste tipo de contratos, la regulación jurídica incluye aspectos sobre el grado de diligencia del gestor, las relaciones del gestor con terceros, el régimen aplicable a las relaciones entre el armador y el gestor y la forma en que el gestor responderá por los daños que se causen a terceros como consecuencia de las actuaciones del referido gestor o sus dependientes.

Ahora bien, en los supuestos en los que la responsabilidad del gestor naval entre en alguno de los supuestos de limitación previstos en la normativa internacional o podrá beneficiarse de dicha limitación y tal como sucede siempre en estos supuestos será preciso delimitar el ámbito de aplicación de la responsabilidad contractual o extracontractual y el específico de la limitación de responsabilidad que opera a partir de un criterio procesal.

**b) El contrato de consignación de buques:** A través del presente, el consignatario de buques es un auxiliar del naviero o de la empresa naviera de una importancia capital. Aquí el consignatario puede firmar conocimientos de embarque en el marco de su gestión y en el caso de que en ellos haga constar el nombre y dirección del armador o naviero no asume responsabilidad por el transporte, pero si así no lo hace su responsabilidad es solidaria con la del armador o naviero.<sup>139</sup>

No olvidemos la naturaleza jurídica del agente naviero que siempre será una persona física o moral que está facultada para que en nombre del naviero u operador, bajo el carácter de mandatario o comisionista mercantil, actúe en su nombre o representación como:

- **Agente naviero general:** Quien tendrá la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento; nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.
- **Agente naviero consignatario de buques:** Quien tendrá la facultad de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación.
- **Agente naviero protector:** Quien será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

---

<sup>138</sup> Arenas García, Rafael (y otros). "Anuario Español de Derecho Internacional Privado. Tomo XIV - XV". Ed. Iprolex, S.L. Madrid, España. p. 219. 2015.

<sup>139</sup> Ídem. p. 220.



El consignatario, aparte del supuesto que se acaba de indicar, no responderá por los daños en la mercancía o por los retrasos que pudieran darse; pero sí que asume la obligación de recibir las reclamaciones o reservas que pudiera hacer el destinatario de las mercancías al armador o naviero las cuales no afectan directamente a la relación entre el armador y el consignatario, sino a la que existe entre el destinatario de las mercancías y el armador o naviero, lo que resultará relevante para determinar en qué supuestos internacionales tendrán aplicación.

**c) Contrato de pilotaje (practicaje):** Dada la relevancia del mismo lo analizaremos en un apartado independiente, pero no quiero reiterar su naturaleza de ser un contrato auxiliar, es por ello que lo menciono aquí.

**d) Contrato de manipulación portuaria:** Las operaciones de carga, descarga, estiba, almacenamiento, etcétera que han de realizarse respecto a las mercancías en puerto pueden ser encargadas a profesionales para su realización, bien por el cargador bien por el destinatario de las mismas y como en el resto de contratos marítimos, el elemento nuclear en el régimen del contrato es el de la responsabilidad del manipulador, ya que aquí en concreto el operador portuario será responsable por los daños, pérdidas o retrasos en la entrega de la mercancía salvo que pruebe que se debió a causas fortuitas y que había adoptado todas las medidas razonablemente exigibles para evitar el perjuicio.

Revisemos ahora a detalle los contratos de utilización o explotación del buque.

## **7.2.- Contrato de fletamento.**

Sin lugar a dudas uno de los contratos típicos en el Derecho Marítimo es el **CONTRATO DE FLETAMENTO**, tan antiguo como apasionante, pero antes de estudiarlo preguntémosnos ¿correctamente cómo se llama "contrato de fletamento" o "contrato de fletamiento"? Lo certero es que se diga contrato de fletamento ya que la expresión "fletamiento" se utilizó por mucho tiempo como influencia del Derecho Español (no olvidemos que fuimos Colonia Hispana) pero ya de hecho en la propia España se ha uniformizado el concepto si se me permite la expresión, entonces (insisto) la manera correcta de referirnos a éste acto jurídico es contrato de fletamento.

¿Quiénes son las partes que intervienen? El fletante y el fletador, ¿quién es uno y quién es otro? Aquí las respuestas:

El fletante es el propietario o poseedor de la embarcación la cual la pondrá a disposición de una persona interesada (el fletador) y en estado de navegabilidad, quien a su vez realizará el pago de un flete.

Viene un ejemplo para una mejor comprensión: Navegaciones Marítimas de México, S.A. dispone de una flota de diez embarcaciones y resulta que la empresa Transportación de Mercancías por Agua S. de R.L. de C.V. está interesada en

parte o toda la flota para poder llevar a cabo su objeto social que es el de transportar mercancías por agua, en consecuencia se acercará a la referida empresa Navegaciones Marítimas de México, S.A. quien como dueña de las embarcaciones, las pondrá a disposición de la interesada para su exclusiva utilización y explotación con el consecuente pago de un flete. **OJO** el objetivo primordial en el contrato de fletamento es poner a disposición de una o más personas, una o varias embarcaciones en estado de navegabilidad, es decir el uso de dicho bien mueble para sacarle un provecho ya que el fletador podrá utilizarlo para transportar mercancías y/o personas.

No debemos pasar de lado que dichos contratos se celebran por medio de sus representantes legales por supuesto.

Es muy importante que tengamos plenamente identificados los conceptos, las relaciones jurídicas y el documento en donde consta el contrato de fletamento que **SIEMPRE SERÁ una póliza de fletamento**, para diferenciarlo del contrato de transporte marítimo o por agua ya que erróneamente en algunas bibliografías e incluso Legislaciones se llega a hacer referencia al “contrato de fletamento-transporte” concepto que ya está más que superado pues una cosa es el contrato de fletamento y otra el contrato de transporte marítimo o por agua de mercancías, cuidado con eso por favor.

Ahora bien, habíamos mencionado que el documento en donde constará éste contrato se denomina **PÓLIZA DE FLETAMENTO** las cuales son de libre redacción pero quiero compartir con Ustedes que hay pólizas internacionalmente reconocidas que no son otra cosa que contratos de adhesión que buscan uniformidad de criterios que pueden ser buenos o malos, aquí lo importante es siempre proteger a nuestro cliente como lo explicaré más adelante, quiero concluir la idea con mencionar que hablamos de contratos o incluso cláusulas de adhesión en lo partículas y las más famosas son las siguientes:

- **BALTIME:** Habla de la cesión del buque en alquiler. Muchas veces se le denomina a mi parecer (y no soy el único) contrato de arrendamiento de buques pero esto no puede ser posible ya que la actividad marítima es netamente comercial, palabras más palabras menos es un acto de comercio a la luz del artículo 75 del Código de Comercio y al ser una actividad primordial de un naviero (la explotación de una embarcación) para poder vivir porque es su forma de trabajar a través de la sana especulación que se haga para ver ¿qué tan competitivo es en cuanto a los precios que ofrece a sus clientes o prospectos de clientes? No podemos hablar de un contrato civil, en consecuencia no cabe lugar el concepto “contrato de arrendamiento de buques” eso es incorrecto completamente. Ahora regresando al estudio de ésta póliza de fletamento, es importante precisar que el armador no pierde la posesión del buque ni el control sobre el equipaje y continúa con la gestión y dirección náutica de la embarcación.

Ésta es la póliza de fletamento más utilizada en el mundo y fue aprobada por la BIMCO en 1939.

- **GENCON, BALTIMORE BERTH GRAIN CHARTER PARTY (THE BALTIMORE FORM C), CHAMBER OF SHIPPING RIVER PLATE CHARTER PARTY (CENTROCON) y AMERICANIZED WELSH COAL CHARTER (AMWELSH):** Son pólizas de fletamento enfocados a éste tipo de contratos pero que se hacen por viaje, más adelante estudiaremos las modalidades que hay para el fletamento de buques.
- **NYPE, ASBATIME y LINERTIME:** Contienen un preámbulo similar donde ha de incluirse la descripción del buque y llegan a ser restrictivas al hacer referencia a las buenas condiciones atmosféricas, para poder desarrollar una buena navegación sin poner en riesgo a la embarcación ni a la tripulación y contienen además cláusulas de puerto seguro para una buena arribada y también un buen zarpe del buque.
- **SHELLTIME y TEXACOTIME:** Especialmente dedicadas a buques tanque y un aspecto importante a rescatar de ellas es que ofrecen una clasificación de las pólizas de fletamento en función de la finalidad de transporte para el que estén destinadas que reiteramos en éste caso para lo que se utilizan los buques tanque y el fletamento de ellos puede ser por tiempo o por viaje.

Como lo comentamos en un inicio e independientemente de que haya formatos preestablecidos, la póliza de fletamento se regirá por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y sus disposiciones supletorias. Los contenidos mínimos de la póliza de fletamento serán los siguientes:

- Los elementos de individualización de la embarcación.
- Nombre y domicilio del fletante y del fletador.
- En su caso, lugar y condiciones de entrega de la embarcación.
- En su caso, lugar y condiciones de la restitución de la embarcación.
- En su caso, duración del fletamento.
- Monto y forma de pago del flete.
- La facultad o no de subfletar o ceder determinados derechos.

Me permito resaltar que para los demás contratos de fletamento que estudiaremos más adelante, se estará a lo convenido por las partes y en su caso, a lo previsto en la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

No omito hacer mención que las acciones derivadas a los contratos de fletamento prescribirán en un año, según lo dispuesto en el artículo 127 de dicha Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Una vez estudiado lo anterior, revisemos las modalidades de contrato de fletamento que hay.

### **7.2.1.- Contrato de fletamento a casco desnudo y su diferencia con el contrato de arrendamiento.**

Como ya lo comentamos con antelación **NO** puede denominarse “contrato de arrendamiento a casco desnudo” lo correcto es que se denomine “contrato de fletamento a casco desnudo”, máxime si el propio artículo 2459 Código Civil Federal nos menciona que son aplicables al arrendamiento de bienes muebles las disposiciones de este Título (o sea los del Código Civil en comento) que sean compatibles con la naturaleza de esos bienes, más a mi favor si el artículo 114 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos establece que para efectos de esa Ley, el contrato de arrendamiento y el contrato de fletamento a casco desnudo, serán considerados sinónimos y su regulación será la misma.

Por ende por el uso o goce de la embarcación se pagará un flete y no así una renta ahora bien, por virtud de éste contrato el mal llamado arrendador que en realidad es el **FLETANTE** se obliga a poner por un tiempo determinado a disposición del mal llamado arrendatario que en realidad es el **FLETADOR**, una embarcación determinada en estado de navegabilidad, pero sin armamento y sin tripulación es decir es el puro barco, por eso se le denomina **A CASCO DESNUDO**, a cambio del pago de un flete como ya ha quedado precisado.

Las características esenciales del contrato de fletamento a casco desnudo son las siguientes:

- El fletador asumirá la gestión náutica y comercial en calidad de naviero de la embarcación fletada y deberá restituirla al término convenido en el estado en que la recibió, salvo el uso normal de ésta y de sus aparejos. Ahora ¿qué son las gestiones náutica y comercial? Explico, la **GESTIÓN NÁUTICA** comprenderá todas las actividades necesarias para garantizar la navegación segura, para el buen gobierno y funcionamiento técnico de la embarcación y en contraste la **GESTIÓN COMERCIAL** comprenderá todas las actividades de carácter mercantil y administrativo, necesarias para la correcta operación de la embarcación.
- Deberá constar por escrito en una póliza de arrendamiento, que dicho sea de paso deberá contener cuando menos los siguientes requisitos:
  - Los elementos de individualización de la embarcación.

- Nombre y domicilio del arrendador y del arrendatario.
  - Lugar y condiciones de entrega de la embarcación.
  - Lugar y condiciones de la restitución de la embarcación.
  - Duración del arrendamiento.
  - Monto y forma de pago del flete.
  - La facultad o no de subfletar o ceder determinados derechos.
- Se registrará por la voluntad de las partes y en lo no pactado por éstas, se estará a lo dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y sus disposiciones supletorias.
  - El fletador responderá al fletante de todas las reclamaciones de terceros que sean consecuencia de la operación y explotación de la embarcación y tendrá a su cargo el mantenimiento y reparación de esta, con excepción de las reparaciones que provengan de vicios propios de aquella, mismas que estarán a cargo del fletante.
  - Las acciones relativas al contrato de fletamento a casco desnudo prescribirán en un año.
  - En el contrato de fletamento a casco desnudo se podrá pactar la opción de compra, así como otras cláusulas especiales que atiendan a la especialidad de la operación que a través de él se llevará a cabo.

Vimos una cuestión muy importante en líneas precedentes: La facultad de subfletar o no ¿a qué se refiere esto? Naturalmente que al contrato de subfletamento que no es otra cosa que el acto jurídico por medio del cual el fletador de un buque por entero subroga el flete en todo o en parte a segundos fletadores, sin que el capitán pueda negarse a recibir a bordo la carga entregada por éstos **OJO NO CONFUNDIRLO POR FAVOR CON UN CONTRATO DE TRANSPORTE** ya citamos que son dos contratos diferentes y en el Subcapítulo correspondiente lo dejaremos más claro todavía, aquí lo que se hace es que el fletador siempre y cuando el fletante se lo permita, dar cabida a espacios del buque para ser utilizados por otros cargadores y entre éstos y el fletador le pagarán el flete al referido fletante.

No es otra cosa que un contrato de fletamento concertado entre una persona que ya es parte de otro contrato de fletamento de un buque por entero y un tercero, la primera es el fletador en el primer contrato y que ahora será el subfletante en el contrato de subfletamento y el tercero involucrado no es otra cosa que el subfletador de la embarcación y al ser un contrato accesorio del fletamento, por

supuesto que no puede alterar las condiciones de aquél y en consecuencia, la carga entregada por el o los subfletadores ha de ser la prevista en el fletamento y las obligaciones del fletador frente al fletante no pueden cederse sin conocimiento de este último, so pena de rescisión.

Así pues el fletante, conserva siempre el derecho a reclamar la totalidad del flete pactado al fletador-subfletante; pero también tiene acción directa contra las mercaderías de los subfletadores, que pueden quedar afectadas con carácter real al pago del flete.

Visto lo anterior, continuemos analizando el resto de modalidades del contrato de fletamento de las embarcaciones.

### 7.2.2.- Contrato de fletamento por tiempo.

Por virtud de éste contrato, el fletante se obliga a poner una embarcación armada y con tripulación a disposición del fletador por un tiempo determinado, a cambio del pago de un flete. Nótese cómo es la contraparte del contrato de fletamento a casco desnudo y deberán atenderse los siguientes principios, salvo lo que dispongan las partes:

- El fletante se obligará además de lo señalado con antelación, a presentar en la fecha y lugar convenidos y a mantener durante la vigencia del contrato la embarcación designada, armada convenientemente para cumplir las obligaciones previstas en el contrato.
- El fletante conservará la gestión náutica de la embarcación, quedando la gestión comercial de ésta al fletador, debiéndole el capitán obediencia, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

En resumidas cuentas con la **gestión náutica**, el fletante por medio del capitán puede conservar la posesión del buque pero **OJO** esto no impide que el capitán pase a depender de las órdenes del fletador en todo lo que a la explotación comercial del buque se refiere aclarando que el fletador **NO** puede despedir al capitán que ha sido contratado por el fletante quien se insiste tiene la gestión náutica pero lo que sí puede hacer es solicitarle al fletante que lo haga.

Por regla general, el Derecho Civil establece que todos los contratos en donde se transfiera la posesión de algún bien no deba ser menor a un año, por lo que ésta modalidad del fletamento seguirá éste mismo principio, salvo que las partes pacten lo contrario o sobrevenga alguna causa de fuerza mayor o caso fortuito que impida que se cumpla ese plazo.

### 7.2.3.- Contrato de fletamento por viaje.

Por medio del contrato de fletamento por viaje, el fletante se obliga a poner todo o parte determinada de una embarcación con tripulación a disposición del fletador

para llevar a cabo uno o varios viajes, debiendo atenderse a lo que dispongan las partes y también a las siguientes normas:

- El fletante se obligará además de lo señalado en el párrafo inmediato anterior, a presentar la embarcación designada en el lugar y fecha convenidos y a mantenerla durante el viaje en estado de navegabilidad, armada convenientemente para cumplir las obligaciones derivadas de la póliza de fletamento.
- El fletante conservará la gestión náutica y comercial de la embarcación teniendo mayores restricciones operativas el fletador.
- El fletador deberá entregar a bordo la cantidad de mercancías mencionadas en la póliza de fletamento y en caso de incumplimiento de esta obligación, deberá pagar la totalidad del flete.
- El fletante es responsable por las mercancías recibidas a bordo, dentro de los límites de la póliza de fletamento.

Ahora bien, solamente como breviario cultural y referencia quiero compartirles ¿cómo se conoce a nivel internacional? A las modalidades de los contratos de fletamento con la siguiente tabla ilustrativa:

<b>ESPAÑOL</b>	<b>INGLÉS</b>
Póliza de Fletamento por Viaje.	<i>Voyage Charter Party.</i>
Póliza de Fletamento por Tiempo.	<i>Time Charter Party.</i>
Póliza de Fletamento a Casco Desnudo.	<i>Bareboat Charter.</i> <sup>140</sup>

Podemos preguntarnos ¿porqué en idioma inglés si no es el más hablado? Y en principio es verdad, actualmente el más hablado es el mandarín (mal llamado chino) y en segundo lugar orgullosamente tenemos al español pero pasa lo siguiente:

1.- Primero, el Imperio Británico sentó bases muy fuertes para el Derecho Marítimo actual y ya se nos ha quedado la Costumbre para formar nuestras Instituciones y ordenamientos, no olvidando que ella es Fuente Formal del Derecho.

2.- Durante el siglo XIX hasta la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, el Imperio Británico que después se llamó el Reino Unido de la Gran Bretaña era la principal potencia mundial, posición que actualmente ocupa Estados Unidos, cuyo idioma oficial es el inglés y así como sucedió en su momento con el Imperio

---

<sup>140</sup> Del Pozo Treviño, María Isabel. “La Traducción de Documentos Marítimos. Clasificación de los Principales Géneros y Marco de Análisis”. Obtenido de la página de internet <http://revistaseug.ugr.es/index.php/sendebar/article/viewFile/396/428>

Romano que el latín era el idioma neutro para las relaciones internacionales, lo mismo pasa con la referida lengua de *William Shakespeare*.

### 7.3.- Contrato de transporte marítimo de mercancías.

El contrato de transporte marítimo de mercancías es igual de antiguo y de fascinante como el contrato de fletamento previamente estudiado y a veces éste no puede entenderse o mejor dicho no puede nacer a la realidad fáctica sin el primero pues no todas las personas (físicas o morales) tienen la capacidad económica o el interés de adquirir embarcaciones pero pueden fletarlas sin problema alguno.

En éste contrato el naviero o el operador (también llamado en el argot marítimo y aduanero “transportista”) se obligan ante el embarcador o cargador mediante el pago de un flete, a trasladar la mercancía de un punto a otro y entregarla a su destinatario o consignatario.

Es importante precisar que éste contrato consta en un documento denominado **CONOCIMIENTO DE EMBARQUE**, aquél que incorrectamente se le denomina “B/L” del anglicismo “*bill of lading*” y como lo he dicho en reiteradas ocasiones, si en el idioma español tenemos palabras para referirnos a las cosas y a las situaciones, dejemos ya por favor los anglicismos y galicismos de lado. El conocimiento de embarque lo expedirá **SIEMPRE** el transportista a cada embarcador (éste es el que contrata el servicio de transporte de carga vía marítima mas no así el destinatario, cuidado con éstos conceptos por favor).

Como todo contrato que es cuenta con sus elementos esenciales o de existencia y hablamos de éste tipo de elementos necesarios para que todo contrato y en general los actos jurídicos nazcan a la vida del Derecho, de lo contrario **NO** producirán efecto legal alguno, toda vez que son inexistentes y el propio Código Civil Federal como norma supletoria de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, establece en su artículo 1792 ¿que se requiere para su existencia? Primero que nada **el consentimiento** y posteriormente **el objeto que pueda ser materia de contrato**.<sup>141</sup>

El consentimiento entendido como toda manifestación libre, externa y consciente de la voluntad en concordancia con otra para acordar los términos y las condiciones de la oferta o la propuesta que se hayan efectuado mutuamente se registrará por la voluntad de las partes y si acaso se me permite la expresión la única forma más por protección jurídica que como mero formalismo ocioso es que conste en un conocimiento de embarque que de hecho es hasta una obligación legal, de conformidad con los artículos 128 y 129 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y 3 del Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque, en relación directa con el artículo 133 Constitucional.

---

<sup>141</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. p. 41.



Por cuanto hace al objeto como elemento primordial de todo contrato y en nuestro caso tenemos dos tipos de él, a saber:

**a) Objeto Directo:** Con fundamento en el artículo 1824 del Código Civil Federal está constituido por la cosa que el obligado debe dar y tomando en cuenta que es un contrato oneroso, esto es, que las prestaciones y gravámenes serán recíprocos para ambas partes y se obligan a dar algo; en el caso del cargador o embarcador entregará las mercancías al transportista y éste a su vez expedirá el conocimiento de embarque respectivo, una vez recibidas las mercancías a bordo.<sup>142</sup>

Ambos elementos cumplirán además con los requisitos enunciados por el artículo 1825 del referido Código Civil Federal que es que dicha cosa objeto del contrato exista en la naturaleza esto es que pueda ser susceptible por los sentidos, ser determinado o determinable en cuanto a su especie, entendiendo esto que pueda medirse, pesarse, establecer su calidad, etcétera y estar dentro del comercio para que pueda traficarse con él, pero además sea legal su especulación, resaltando esto porque se trafica o comercia (como queramos decirlo) con muchas cosas pero no todo lo traficable es legal (como los estupefacientes, por ejemplo).<sup>143</sup>

**b) Objeto Indirecto:** Se refiere a la conducta de los contratantes que consistirá en un hacer o no hacer, donde por supuesto esa conducta (valga la redundancia) deberá de ser lícita, que vaya de acuerdo con lo establecido por el ordenamiento jurídico del Estado e igualmente a nivel internacional, así como las buenas costumbres, entendidas éstas como la conducta mayoritariamente aceptada por la sociedad y algo importantísimo, que ella sea posible de acuerdo a las leyes de la naturaleza y que la propia norma jurídica no lo prohíba.

Ahora bien por lo que respecta a sus elementos de validez, tenemos los siguientes:

- Capacidad legal de las partes: Invariablemente éste contrato lo celebran el embarcador y el transportista, debiendo tener éste la calidad mencionada en los artículos 22 y 24 del Código Civil Federal que nos hablan de las capacidades de goce y de ejercicio respectivamente, la primera es adquirida desde el nacimiento de la persona hasta su muerte y para el caso de una persona moral es desde que se constituye hasta que se liquide y en cuanto a la capacidad de ejercicio esto es, la aptitud legal para contratar y obligarse, deberá ser una persona mayor de edad la cual pueda disponer libremente de su patrimonio con las limitantes señaladas por la Ley y en el caso de una persona moral, la ejercerá a través de su representante legal o por medio de un apoderado que por supuesto uno y otro cumplan con las calidades dispuestas en el Derecho Positivo.

---

<sup>142</sup> Ídem. p. 43.

<sup>143</sup> Ídem. p. 44.

- Ausencia de vicios del consentimiento: Desgraciadamente éste contrato tampoco se escapa de la presencia de éstos vicios que nos aquejan a todos y en la mayoría de los casos se busca sacar un provecho mayor al pactado por medio de engaños u otras trabas que a simple vista parece estar todo en orden pero con una buena redacción y otro tanto de persuasión se logra desvirtuar el verdadero acuerdo de voluntades, entendiendo esto como la manera en que la contraparte quiso obligarse con la otra y suele suceder pues siendo el conocimiento de embarque entre otras cosas un contrato de adhesión, en sus cláusulas buscan protegerse de una manera “leonina” con el perdón de la expresión pero si recordamos un poco del clausulado, que por regla general consta en el reverso del mismo, tiene letras pequeñísimas, la mayoría de los casos en inglés, por lo que se recomienda asesorarse con una persona que conozca el idioma y por supuesto un abogado especializado en la materia, de preferencia que se dedique al Derecho Marítimo o al Comercio Exterior, más que nada para comprender mejor los vocablos jurídicos empleados y también por las palabras y frases utilizadas mucho en el ámbito de la navegación que en la mayoría de los casos las personas desconocen.

Ahora bien ¿qué tipos de vicios del consentimiento tenemos? Son los que se indican enseguida:

- Dolo: Definido como toda sugestión o artificio para inducir o mantener en el error a la contraparte, para eximirse de cualquier responsabilidad como lo es la demora en la entrega, robo o pérdida de las mercancías cuando esto pudo haberse prevenido siendo una responsabilidad del transportista y sus subordinados desde el momento en que las tenga bajo su custodia, la omisión de esto puede llegar a constituir un delito culposo, debido a la calidad de garante que tienen cada uno de éstos sujetos mencionados.

Pero también el embarcador puede incurrir en éste vicio y se da más que nada en la declaración del estado, calidad, peso y medida de las mercancías o del interior que haya en las cajas, bultos o contenedores.

Muchas veces al calcular el cobro del flete se basa en el peso bruto o en la calidad de las mercancías a transportar, por lo que al embarcador se le hace fácil proporcionar datos incorrectos con el objeto de pagar un flete más barato.<sup>144</sup>

Dicho vicio anula el presente contrato y puede alegarlo el afectado, debiendo el responsable indemnizarlo por los daños y perjuicios causados, excepto cuando se compruebe que ambas partes procedieron dolosamente ni tampoco cuando una vez conocido éste vicio, se ratifique o siga celebrándose el contrato.

---

<sup>144</sup> Ídem. pp. 49 y 50.

- Mala Fe: Es la disimulación del error de cualquiera de los contratantes una vez conocido éste; es una consecuencia del dolo toda vez que para que exista la mala fe, primero debe inducirse a ese error.

Es característico que la mayoría de las veces, al ver que la otra persona no se ha dado cuenta de una situación en la que se pueda ver afectado, se nos hace sencillo el callarlo y dejar que las cosas sigan su curso. Se presenta a veces en que el flete a pagar se calculó mal y al saber de esto el transportista o incluso el subordinado de él que reciba el pago, sea una cantidad superior a la correcta. No debemos olvidar que el Código Civil nos permite rectificar el error de cálculo pero aquí sólo quiero mostrar con éste ejemplo que al no percatarse de esto el destinatario o consignatario según sea el caso o el embarcador si el flete fue *a priori* al transporte de las mercancías a su destino (que por lo regular el flete es pagado una vez que éstas arriban al puerto de destino) se paga esa cantidad de más y por supuesto no se le devuelve o para el caso de que se transporte grasa de cerdo, ésta tiene que ir refrigerada y con el tiempo que lleva en las cámaras frigoríficas se le llega a hacer escarcha y una vez que es desembarcada o en el trayecto se descuidó su refrigeración y ese hielo al volverse agua se derrite junto con la grasa que iba en estado sólido por la baja temperatura, a esto se le llama merma definida como la afectación sufrida directamente por la mercancía en su peso, con lo que ya no costará lo mismo y el consignatario al recibirla, verá afectada su ganancia al quererla introducir en el mercado y eso no es declarado por el transportista a sabiendas de su culpa o negligencia, de la cual por supuesto no puede eximirse.

Lo que puede exigirse ahí es una disminución en el importe del flete más los correspondientes daños y perjuicios causados por el descuido del transportista o de sus agentes o representantes e incluso de la tripulación con lo cual se dañó la mercancía, por ello es recomendable revisar muy bien el estado de éstas cámaras antes de celebrar el contrato. Por ésta causa puede anularse el contrato y será alegado por el afectado.<sup>145</sup>

- Error: Es otro de los elementos negativos que distorsionan el consentimiento de los contratantes, éste a su vez se divide en tres clases, de hecho, de Derecho y aritmético o de cálculo, mismos que definimos a continuación.

**a) Error de hecho**: Se refiere a toda apreciación distorsionada o falsa de la realidad encaminada a desvirtuar la libre voluntad de una de las partes, se da más que nada en cuanto a las obligaciones y derechos de ellas que constan en el contrato y es producto del dolo y de la mala fe tratándose de aprovechar de las circunstancias para sacar una mayor ventaja de lo que se ya se había acordado primeramente.<sup>146</sup>

---

<sup>145</sup> Ídem. p. 51.

<sup>146</sup> Ídem. p. 52.

Con éste vicio el contrato se invalida, siempre que se compruebe que el contrato fue celebrado en éstas circunstancias, exigiendo los correspondientes daños y perjuicios.

**b) Error de derecho:** Es toda falsa interpretación de las normas jurídicas, si recordamos que siendo el conocimiento de embarque un contrato de adhesión redactado por los abogados de las empresas navieras, sería ilógico que hubiese un error de éste tipo toda vez que el (los) que lo está(n) redactando son peritos en la materia a menos que lo hagan dolosamente, pero sería absurdo pues lejos de beneficiar a su cliente lograrán todo lo contrario.<sup>147</sup>

**c) Error aritmético o de cálculo:** Es un error muy común que muchas veces se hace inconscientemente, esto es, sin el ánimo de perjudicar como puede ser al momento de pesar las mercancías por ejemplo, donde el embarcador puede tener registrado una cifra que no concuerde con la del transportista porque las básculas no son las mismas y no pesan igual o puede ser que el peso haya sido declarado en libras y al momento de convertirse a kilogramos o toneladas o viceversa, se haga incorrectamente.

Igual al calcular el flete, cuando se pacta en moneda extranjera que por lo regular se paga en dólares, convirtiendo el tipo de cambio en la plaza en que se pacte.<sup>148</sup>

Éste error procede a rectificarse. La Doctrina Civilista igualmente lo llama “error indiferente”<sup>149</sup> porque no trasciende en la contratación y por lo que se le da éste calificativo toda vez que no afecta la vida del contrato.

- **La violencia:** Es otro de los vicios del consentimiento y puede ser física o moral, entendiendo por la primera como cualquier agresión física en su género y por la segunda como cualesquier acto que tenga por objeto el peligro de la vida, la libertad, la honra, la salud, el patrimonio de la parte contratante o incluso de sus ascendientes o descendientes y de sus parientes hasta el segundo grado.

Esto lo hace el agresor o amenazante para debilitar el ánimo de su contraparte para poder arrancarle si se le permite la expresión una declaración de voluntad no deseada, suprimiendo así su libertad de decisión, siendo su consecuencia directa el temor<sup>150</sup> por lo que no podemos hablar de un consentimiento libre, con lo que también se anulará el contrato una vez celebrado, exigiendo los correspondientes daños y perjuicios y siguiendo las reglas de la nulidad relativa señalada en el Código Civil Federal.

---

<sup>147</sup> Ídem.

<sup>148</sup> Ídem. p. 53.

<sup>149</sup> Bejarano Sánchez, Manuel. “Obligaciones Civiles”. Ed. Harla. México, D.F. 1984. ed. 3ª. p.96.

<sup>150</sup> Ídem. p. 102.

- La lesión: Definida como todo abuso de la suma ignorancia, necesidad o inexperiencia de la otra parte contratante a través de la cual se obtiene un lucro excesivo o desproporcionado a lo que el afectado se obligó, por lo que se mantiene un desequilibrio tremendo a las relaciones contractuales, dándose en el momento mismo de la celebración del contrato, pues de lo contrario si llega a haber un desajuste de las contraprestaciones posteriormente ya no podrá anularse.

Cabe señalar que en la materia comercial éste vicio del consentimiento no puede alegarse toda vez que no existe una protección jurídica en éste aspecto para los que celebren un contrato de ésta naturaleza, lo único que podrían hacer es exigir el correspondiente pago de los daños y perjuicios causados y además interponer la denuncia o querrela penal correspondiente, de conformidad con lo establecido en el artículo 385 del Código de Comercio.<sup>151</sup> Que en mi humilde punto de vista, no estoy de acuerdo con ésta estipulación pues hay algo que en la práctica se denomina “usura” y tiene todas las características de la lesión como vicio del consentimiento, donde el prestador de cualquier servicio busca un mayor provecho que su contraparte, quedando sin alguna protección en éste aspecto para poder invalidar el contrato.

- Objeto, motivo y fin lícitos del contrato: Es otro de los elementos para la perfecta validez del contrato de transporte marítimo de mercancías y aquí me gustaría resaltar que en éste caso al hacer alusión a la palabra “**OBJETO**”, nos referimos al objeto indirecto, que es la conducta a la que se obligaron los contratantes que siempre deberá ser lícita, que como ya expliqué no será contraria a la Ley ni a las buenas costumbres o al interés público aunque en materia marítima prevalezca la voluntad de las partes, esta no tiene porqué oponerse al mandamiento legal dictado por una norma, ésta siempre se limitará por las razones expuestas anteriormente.

De igual manera el motivo o la finalidad de éste contrato deberá cumplir con ese requisito de licitud, entendida como tal que las mercancías lleguen a su lugar de destino y que éstas no vayan a ser de contrabando o que no se vayan a transportar estupefacientes o narcóticos (exceptuando a los destinados para fines médicos) garantizando así la propia Ley que no se afecten la economía nacional ni la salud de la población o que la transportación cumpla con una serie de requisitos administrativos señalados en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dependiendo del tipo de navegación del buque transportador, concluyendo así el transporte marítimo con una necesidad en el tráfico mercantil siendo éste su objetivo primordial y en tratándose de transporte multimodal se habrá concluido un segmento del desplazamiento de mercaderías para posteriormente éstas se trasladen hacia sus diversos destinos a través de la utilización de diferentes medios de transporte.

---

<sup>151</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. Op. Cit. P. 55.

El Código de Comercio, en concreto en su artículo 77 también protege éste aspecto de validez al señalar palabras más, palabras menos que aunque recaigan en cualesquier operación de comercio convenciones ilícitas ÉSTAS NO SERÁN OBLIGATORIAS NI SE TENDRÁ DERECHO A ACCIÓN ALGUNA PARA LO QUE ILEGALMENTE SE CONTRATÓ, la Doctrina denomina a esto como la “*nemo auditur propriam turpitudinem allegans*” que interpretado en español significa que nadie tiene derecho a exigir una pretensión ilícita y por tanto no debe ser atendido por la Justicia<sup>152</sup>, reiterando así la prohibición de todo acuerdo de voluntades ilegal.

- La forma: Es otro elemento para la validez del contrato de transporte marítimo de mercancías, el Código Civil Federal establece en su artículo 1833 que “*cuando la ley exija determinada forma para un contrato, mientras que éste no revista esa forma no será válido, salvo disposición en contrario; pero si la voluntad de las partes para celebrarlo consta de manera fehaciente, cualquiera de ellas puede exigir que se dé al contrato la forma legal*”<sup>153</sup>, reiterándolo así mismo el artículo 79, fracción I del Código de Comercio y más concretamente el artículo 129 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo cual es una formalidad de suma importancia que éste contrato siempre constará en un documento denominado CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, el cual siempre se hará por escrito y lo expedirá el transportista al embarcador una vez que las mercancías sean recibidas a bordo del buque para llevarlas a su lugar de destino y por lo regular se expide en cuatro ejemplares:
  - ✓ Uno para el capitán.
  - ✓ Otro para el transportista.
  - ✓ Otro para el embarcador.
  - ✓ Otro para el destinatario.

El objeto principal del conocimiento de embarque es el comprobar la celebración del contrato de transporte marítimo de mercancías y se estipulan los términos y condiciones de la prestación del servicio por parte del transportista, en él además se consignarán el estado de las mercancías que se están embarcando así como su peso, medida, calidad, etcétera además de los puertos de carga y de destino de ellas, entre otros requisitos que debe de contener por así exigirse en la Ley y también los usos y costumbres internacionales.

Ahora bien, independientemente de que es un documento probatorio de la recepción de las mercancías para transportarlas a su puerto de destino, también es un **TÍTULO DE CRÉDITO** con todas sus características, perteneciente a la clasificación de ser un título real por su representatividad de las mercancías con lo cual no se tiene derecho a una prestación en dinero como nos puede llegar a la mente al escuchar la expresión “título de crédito”, sino que más bien da un derecho

---

<sup>152</sup> Bejarano Sánchez, Manuel. Op. Cit. p. 126.

<sup>153</sup> Código Civil Federal. Op. Cit.

de disposición sobre éstas mercancías, las cuales están bajo la posesión del transportista y para el caso de que éste título se vea gravado, dará un derecho de crédito para exigir la entrega de las mercancías<sup>154</sup> en él consignadas.

Según disponen los artículos 19 y 20 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito, toda reivindicación, secuestro o cualquier otro vínculo sobre éstos derechos consignados en el conocimiento de embarque deben de comprender la presentación del mismo (nos referimos al derecho de ejecución contra las mercancías sujetas a gravamen) si es que es al portador o nominativo o no siéndolo si se ha cedido o endosado siempre y cuando cumpla con los requisitos del artículo 29 o en su defecto del 32, ambos de esa misma Ley Federal pues de lo contrario no producirá efecto legal alguno; éstos son **la legitimación y la circulación del mismo si se expide a la orden**, esto es que se especifique ¿quién será el consignatario de las mercancías en el puerto de destino? Donde el conocimiento de embarque no se podrá endosar y por tanto no se transmitirá la propiedad de las mercancías en él consignadas y así éste documento no es negociable.<sup>155</sup>

Como podemos apreciar, el conocimiento de embarque cumple con diversas funciones, tres primordiales:

- ✓ El ser un recibo de las mercancías a bordo del buque para su transporte: Ya que el conocimiento de embarque indicará la condición y la cantidad de las mercancías cuando se transfieren a la custodia del transportista y también indicará la fecha en que se cargaron e identificará el buque de transporte, así como los puertos de carga y descarga. Por lo general, será preparado por el consignador, la parte que es el actual propietario de los bienes que se cargarán en el buque<sup>156</sup>, esto es el embarcador.
- ✓ La prueba fehaciente de la celebración del contrato de transporte por cualquier vía navegable: Que se da entre el embarcador y el transportista.
- ✓ El ser un título de crédito representativo de las mercancías que en él se establecen.
- ✓ Documento que transfiere la posesión constructiva: El conocimiento de embarque tendrá un espacio que identificará a la parte a quien se le entregará la mercancía cuando el buque llegue a su puerto de descarga, ésta parte (valga la expresión) se conoce como el “destinatario”, sin embargo, un conocimiento de embarque no identificará simplemente a una parte como el destinatario, ya que si alguien es el destinatario designado,

---

<sup>154</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. Op. Cit. pp. 842 y 843.

<sup>155</sup> Portilla López, Nadia. “Análisis del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías por Agua en México”. Tesis para la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle. México, D.F. 2003. p. 68.

<sup>156</sup> Baughen, Simon. “Shipping Law”. Ed. Cavendish Publishing Limited. 2<sup>nd</sup> edition. United Kingdom. 2001. p. 5.

el referido conocimiento de embarque no le indicará al propietario del buque simplemente que entregue a tal sino que realice el envío al “pedido del citado destinatario o cesionarios, según sea el caso.”<sup>157</sup>

Alternativamente, las instrucciones de entrega pueden dejarse en blanco sin nombrar a un destinatario o pueden simplemente indicar “ordenar” u “ordenar o asignar” una factura de “portador”, cuya redacción constituye un compromiso por parte del transportista al expedidor de que la carga se entregará a la persona que presente un conocimiento de embarque original, ya sea que esa persona sea el destinatario designado o un titular posterior del conocimiento de embarque.

Nos sigue indicando el abogado maritimista inglés Simon Baughen, que la característica única del conocimiento de embarque es que este compromiso de entrega inicial es transferible a los titulares posteriores del documento sin la necesidad de una mayor participación del transportista, por lo que transfiere la posesión constructiva al nuevo titular del documento, sin embargo dicho conocimiento de embarque, es el único documento bajo el cual, según el Derecho Consuetudinario, la posesión constructiva puede transferirse sin un abogado, ya que la transferencia de posesión constructiva ocurrirá automáticamente al transferir el conocimiento de embarque, siempre que esa sea la intención del cedente, lo cual viene a enriquecer lo que tenemos regulado en nuestro Derecho Mexicano, en donde se estipula como imperativo que todo título de crédito debe de endosarse para que otra persona distinta a la del destinatario pueda ejercer el derecho literal que en él se consigna, algo bastante interesante que incluso a veces se maneja en las Aduanas pero es importante recalcar que si no va a haber endoso, sí debe de indicarse en el apartado del consignatario al agente aduanal, para que pueda hacer el despacho aduanera de las mercancías en él consignadas.

Todo esto dentro de la unidad del propio documento que es el multicitado conocimiento de embarque mismo que es indivisible, criterio con el que están de acuerdo grandes maritimistas como el francés *Bonnecase* y el Dr. Raúl Cervantes Ahumada de México.

Es importante que conozcamos los requisitos mínimos del conocimiento de embarque para lo cual analizaremos por supuesto al artículo 131 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos conjuntamente con el Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque de 1924 y su protocolo de 1968 conocido como “Reglas de La Haya Visby” e igualmente analizaremos las Reglas de Viena de 1960 de la Cámara Internacional de Comercio.

Pasemos pues a analizar fracción por fracción del citado artículo 131 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y expliquémoslas a detalle:

---

<sup>157</sup> Idem, p. 7.



- **Fracción I Nombre y domicilio del naviero u operador o del operador y del cargador:**

Ésta fracción contempla que deben de señalarse claramente dos conceptos y son el nombre o denominación o razón social en su caso y el domicilio. Primeramente, en tratándose del nombre, la razón o la denominación social esto es para efecto de que sea una persona determinada la que está celebrando el contrato con lo cual sugerimos se identifique para el caso de que el embarcador sea una persona moral la persona física que está contratando el servicio, además de ostentar su facultad de poder celebrar éste tipo de actos jurídicos, porque se dan muchísimos casos en que una importadora no contrata el transporte de mercancías y la empresa naviera argumenta que se presentó a sus oficinas un sujeto "X" quien se ostentó como representante legal y celebró dicho contrato, con lo que la importadora está absorbiendo todos los gastos que erogó el transporte, celebrado por una persona no autorizada por ella, vamos, sin personalidad jurídica.

Para el caso del domicilio en el caso de la persona moral la lógica jurídica nos lleva a pensar que debe de señalarse el domicilio social, pero recomendamos que sea el domicilio fiscal para que coincida con ese mismo domicilio que es el que se declarará en el pedimento de importación para efectos prácticos.

Ahora bien en las referidas Reglas de La Haya Visby no se expresa algo al respecto, de lo que sí es que define al transportista denominándolo "porteador" y lo concibe como *"el propietario o fletador del buque en donde se efectuará el contrato de transporte"*,<sup>158</sup> con lo cual estamos totalmente de acuerdo pero no define ni indica ¿qué se entiende por embarcador?

- **Fracción II Nombre y domicilio del destinatario o la indicación de ser a la orden:**

También se puede incluir al consignatario; se siguen las mismas indicaciones antedichas y al ser un título de crédito, éste podrá endosarse si es que se expide a la orden o cederse si es que se expide de manera nominativa, para cuando dicha persona no pueda recibir las mercancías o simplemente desee liberarse de alguna obligación con su acreedor mediante las mercancías que constan en el conocimiento de embarque y se le sean entregadas (siempre que sea propietario de ellas) previa presentación de éste documento.

El endoso puede emitirse por las formas enunciadas en la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito ya sea con los requisitos del artículo 29 con el nombre del endosatario, tipo de endoso (si es en propiedad, en garantía o en procuración), el lugar y la fecha así como la firma o nombre del endosante y si representa a una persona moral, deberá agregar el cargo que ocupa y la denominación o razón social de su empresa (de acuerdo a lo exigido en Jurisprudencia) o también puede

---

<sup>158</sup> Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque.

ser en blanco, esto es, la sola firma del endosante y ningún tipo de endoso deberá ser condicionado y siempre se transmitirá el conocimiento de embarque en su totalidad, esto es no deberá señalarse en qué elementos no se transmite el documento pues de lo contrario será nulo.

También podrá emitirse el conocimiento de embarque al portador, donde cualquier tenedor del mismo podrá reclamar la entrega de las mercancías que en él constan y se transmite a terceros por su simple entrega no necesitando endoso de ninguna especie.

Por lo que respecta a las Reglas de La Haya Visby y las de Viena de 1960, no se menciona nada al respecto.

Ahora bien proponemos una redacción del endoso que debe de llevar todo conocimiento de embarque esperando les resulte útil, esto para efectos de que el agente aduanal pueda llevar a cabo el despacho aduanero de las mercancías que ingresan a territorio nacional vía marítima:

*“Por medio de la presente y con fundamento en los artículos 26, 29, 32 y 34 de la Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito; 129 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como el artículo 55 de la Ley Aduanera, bajo protesta de decir verdad me permito endosar a favor de \_\_\_\_\_ el presente documento para que se lleven a cabo los trámites necesarios para la liberación de las mercancías amparadas por éste conocimiento de embarque número \_\_\_\_\_, quien asume el carácter de último destinatario de la mercancía a fin de llevar a cabo la importación de las mismas.*

*Se hace constar lo anterior a efecto de eximir al suscrito y a su representada de cualquier responsabilidad legal que se pudiera derivar de la operación de Comercio Exterior que se realice con la carga en cita.*

\_\_\_\_\_  
Representante Legal de \_\_\_\_\_

Lázaro Cárdenas a \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_.”

- **Fracción III Nombre y nacionalidad de la embarcación, viaje y número de conocimiento de embarque:**

No olvidemos que el nombre y la nacionalidad de la embarcación son dos de sus elementos de individualización además de ser una obligación internacionalmente exigida, de lo contrario se presumirá que es un barco pirata y cualquier buque de la Marina Armada de un Estado podrán solicitarle la inspección del mismo y si lo

consideran buena presa, hacerse de él conforme a las reglas del Derecho Internacional.<sup>159</sup>

El nombre del barco deberá ir pintado en las amuras y a popa del mismo en un color que contraste para que alcance a distinguirse con claridad, junto con su puerto y número de matrícula.

En el caso de la nacionalidad, el buque deberá tener relación auténtica con el Estado del cual enarbola su pabellón, recordando que la nacionalidad es todo vínculo jurídico-político que liga a las personas y a los bienes con el Estado y se regirán por sus leyes, aún estando fuera de los límites de su territorio. El hecho de izar la bandera del país al cual esté matriculado no prueba fehacientemente que pertenece a dicha nacionalidad, para ello insistimos se requiere SIEMPRE del certificado de matrícula, cuyo original deberá de constar a bordo o en su defecto la copia certificada del mismo.

Al hablar de una auténtica relación del buque con el Estado, nos referimos a una situación que internacionalmente intenta combatirse, que son los pabellones de conveniencia, ya explicados con antelación.

En tratándose del número del conocimiento de embarque es una cifra progresiva que contienen en su parte superior derecha para efectos de control de los conocimientos de embarque (valga la cacofonía) que la empresa naviera expide.

Las Reglas de La Haya Visby sólo se limitan a señalar el ámbito de aplicación de sus disposiciones, sin importar la nacionalidad del buque y del embarcador, transportista y consignatario o destinatario pero siempre que el Estado sea parte de ellas y no se contrapongan a sus normas jurídicas y por lo que se refiere a las multicitadas Reglas de Viena de 1960 no mencionan nada al respecto.

- **Fracción IV Especificación de los bienes que serán transportados, señalando los elementos que sirvan para su identificación:**

Es sumamente importante que se especifiquen las características de las mercancías que el transportista está embarcando así como su calidad, medida, peso, volumen, marcas, el número de cajas, bultos o contenedores y si éstos últimos tienen un número de control como suele ser, también deberá de indicarse.

Esto se hace sobre todo para efectos de indemnizaciones si es que procede o para revisar en el puerto de destino que el cargamento se está recibiendo en el estado en que se embarcó y que la cantidad que conste en el conocimiento de embarque sea efectivamente concordante con la que se está desembarcando.

---

<sup>159</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México”. Op. Cit. p, 93.

Aquí las Reglas de La Haya Visby son más específicas ya que en su artículo 3º, numeral 3, se expresa claramente dicha circunstancia, sólo que aquí es más amplio que la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos pues **NO** se limita a señalar “la especificación para efectos de identificación de la mercancía”, sino que debe señalarse entre otras cosas lo siguiente:

- Las marcas principales necesarias para la identificación del cargamento, tal y como las haya proporcionado por escrito el embarcador antes de embarcarse, siempre que en las mercancías estén impresas o puestas de manera legible y claramente estén o no embaladas hasta el término del viaje,
- El número de bultos, piezas, cantidades y peso tal y como lo haya declarado el embarcador al transportista.
- El estado y la condición aparentes de las mercancías. Casi siempre en los conocimientos de embarque no importando la nacionalidad de la empresa naviera, contienen la leyenda *“todo lo constatado en el presente documento es con base en lo declarado por el embarcador”*.
- De no expresar todo esto, el embarcador, el transportista y sus agentes y/o representantes así como el capitán, no estarán obligados a hacer anotación alguna en el conocimiento de embarque sobre éstas circunstancias, con lo cual se intenta proteger al transportista para que no haya reclamaciones falsas y tenga que hacer un pago de lo indebido por concepto de indemnización, como consecuencia del supuesto daño, perjuicio o faltante en las mercancías entregadas.
- De igual manera una vez que las mercancías sean recibidas a bordo del buque para su transporte, deberá hacerse la anotación en el conocimiento de embarque la palabra **“EMBARCADO”** y si hubo un documento provisional entregado al embarcador, deberá canjearlo por el documento definitivo una vez efectuada dicha circunstancia.

Las Reglas de Viena de 1960 nos señala el conocimiento de embarque limpio, que será todo aquél que no contenga anotaciones superpuestas por el capitán o el transportista donde se haga constar el estado defectuoso de la mercancía, reiterando lo de las Reglas de La Haya Visby para protegerlos de cualquier artimaña por parte del embarcador o del consignatario.

- **Fracción V Valor del flete y de cualquier otro cobro derivado del transporte:**

En el conocimiento de embarque siempre debe mencionarse el importe del flete por concepto del transporte que se va a llevar a cabo, precio acuerdo entre las partes para fijarlo.

De igual manera se expresará que si se generan otros conceptos derivados del transporte, éstos se cobrarán en su destino si es que el consignatario está obligado a pagarlos, sino, la cantidad puede ser depositada o transferida por el embarcador.

- **Fracción VI Indicación si es flete pagado o por cobrar:**

Cuando el flete haya sido pagado en su totalidad por el embarcador antes de ejecutarse el contrato de transporte marítimo, se pondrá una leyenda claramente visible y legible de que dicho concepto ya fue completamente liquidado, caso contrario cuando sólo se haya pagado una parte y el resto se pague en el puerto de destino, por el consignatario o por el embarcador, dependiendo de ¿cómo se haya estipulado? Y es aquí donde intervienen los referidos INCOTERMS, permitiéndome ilustrarlos de manera gráfica, práctica y breve con la siguiente imagen que enseguida se inserta en el presente (la presente imagen hace referencia a los INCOTERMS 2010):

	Modalidad de transporte	Mercancía acondicionada para su venta	La carga en el almacén del vendedor	Transporte interior en origen	Formalidades aduaneras de exportación	Gastos de manipulación en origen	Transporte principal	El seguro de la mercancía	Gastos de manipulación de destino	Formalidades aduaneras de importación	Transporte interior en destino	Entrega de la mercancía al comprador
EXW Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FCA Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FAS Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
FOB Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CPT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CFR Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
CIF Marítimo	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAT Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DAP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■
DDP Polivalente	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■	■

■ Vendedor ■ Comprador ■ Vendedor / Comprador

A continuación presentamos la versión de los INCOTERMS 2020 que solamente quiero resaltar que las partes son libres de pactar la versión que ellos prefieran, ya que la Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Convención de Viena de 1980) establece que la voluntad de las partes imperará siempre y si ellas deciden elegir la versión de 2020 o 2010 o 2000 es indiferente y para efectos aduaneros, cabe recordar que a la autoridad aduanera únicamente le interesa que se indique con precisión y de manera clara y correcta el valor en aduana de las mercancías y cómo fue determinado, para que no se piense que un contrato puede ser inválido o ilegal si dichas partes eligen una versión distinta a los INCOTERMS 2020:

Incoterms® 2010	Incoterms® 2020
1. EXW	1. EXW
2. FCA	2. FCA
3. FAS	3. FAS
4. FOB	4. FOB
5. CPT	5. CPT
6. CIP	6. CIP
7. CFR	7. CFR
8. CIP	8. CIP
9. DAT	9. DPU
10. DAP	10. DAP
11. DDP	11. DDP

**Principales cambios 2010-2020**

- MAYOR ÉNFASIS EN LA ELECCIÓN DE LA REGLA INCOTERM® CORRECTA.
- POSIBILIDAD DE BL CON ANOTACIÓN PARA EL FCA
- LISTA DE COSTES MÁS CLARA Y CONCENTRADA EN LAS OBLIGACIONES
- DIFERENTES NIVELES DE SEGUROS EN CIF Y CIP.
- MÁS CLARIDAD CON EL TRANSPORTE DEL COMPRADOR PARA EL GRUPO D.
- REQUISITOS DE SEGURIDAD DENTRO DE LAS OBLIGACIONES Y COSTOS DE TRANSPORTE
- NOTAS EXPLICATIVAS PARA USUARIOS.
- PREPARACIÓN PARA SMART CONTRACTS Y OTRAS TECNOLOGÍAS.
- ACLARACIÓN QUIEN ASUME COSTES DEL VGM
- CAMBIO DAT A DPU

- **Fracción VII Mención de los puertos de carga y destino:**

Es un elemento importantísimo en el conocimiento de embarque para saber concretamente ¿en qué lugar fueron entregadas las mercancías por el embarcador al transportista? Para que éste las lleve a su lugar de destino, esto es, el lugar que previamente acordaron para que las mercancías le fuesen entregadas al consignatario o destinatario.

Ahora bien, desgraciadamente y para sorpresa nuestra no se menciona nada por lo que a éste aspecto se refiere en las Reglas de La Haya Visby ni en las Reglas de Viena de 1960.

- **Fracción VIII Mención de la modalidad y tipo de transporte:**

Ésta fracción es interesante pues se enunciará si el transporte será sólo por vía marítima o también multimodal, éste último entendido como el efectuado a través de diferentes rutas y por diversos medios de transporte.

- **Fracción IX Señalamiento del sitio en el que las mercancías deberán entregarse al destinatario:**

Esto nuevamente vuelve a relacionarse con los INCOTERMS sobre el lugar en donde se entregarán las mercancías al consignatario.

Siempre que las partes contratantes deseen someterse a éstos términos internacionales de compra-venta o de comercio, deberán especificarlo en sus contratos respectivos y el de transporte marítimo no puede ser la excepción.

- **Fracción X Clausulado correspondiente a los términos y condiciones en que las partes se obliguen para el transporte marítimo de mercancías:**

Recordemos que entre las diversas funciones que tiene el conocimiento de embarque es del de un documento probatorio del contrato de transporte marítimo de mercancías y no será cualquier contrato, pues pertenece a la clasificación relativa a los contratos de adhesión, porque el clausulado relativo está ya impreso en los machotes que expiden las empresas navieras a las demás partes contratantes.

Contiene los derechos, obligaciones y responsabilidades de las partes, sus representantes, agentes o apoderados legales, además de que hay cláusulas que mencionan algo tan obvio como el simple traslado de las mercancías de un lugar a otro hasta circunstancias muy minuciosas que son importantes recalcar para evitar injustos reclamos por parte del embarcador o del consignatario o simplemente es una protección del transportista para que no se le responsabilice de cuestiones no imputables a él (como el caso fortuito o la fuerza mayor).

La Doctrina les ha dado nombre a algunas cláusulas y de hecho se conocen así en la práctica marítima, me gustaría mencionar cinco muy interesantes:<sup>160</sup>

- **Cláusula Paramount:** Figura en muchos conocimientos de embarque de tráfico de altura, se caracteriza porque expresa que se regirá por las disposiciones contenidas en las multicitadas Reglas de La Haya Visby, con la condición de que hayan sido incluídas en el cuerpo legislativo de los países del pabellón del puerto de carga o de destino,<sup>161</sup> pues de lo contrario se someterán a las disposiciones legales del país de origen de la empresa naviera (la llamada cláusula de jurisdicción).
- **The Negligence Clause:** Consiste en la exoneración de responsabilidades del porteador derivado de culpa, negligencia o incumplimiento de sus obligaciones en cuanto a pérdidas o daños de las mercancías. En México ésta cláusula se permite con fundamento en las Reglas de La Haya Visby sobre la limitación de las responsabilidades, pero hay una excepción que es cuando se comprueba que dichos daños causados a las mercancías, fueron por actos u omisiones provenientes del transportista o su personal.
- **Cláusula Rompehielos:** En ella se acuerda que para el caso de que el buque tenga que atravesar mares en los cuales lleguen a formarse enormes bloques de hielo sin ser *icebergs*, contraten un buque rompehielos para que éste elemento sólido sea destruido mediante las cuchillas y taladros en

---

<sup>160</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. "El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México". p. 104.

<sup>161</sup> Leyva Lázaro, Erika Minerva. "Consideraciones Jurídicas del Conocimiento de Embarque". Tesis para la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle. México, D.F. 1999, p. 68.

contiene en su proa y así abrirle paso al buque que contiene la mercancía objeto del transporte y pueda arribar a su puerto de destino y todos los gastos derivados de éste servicio corran a cuenta del embarcador.

Para el caso de que el embarcador no desee cubrir dicho importe y no esté de acuerdo en el uso del buque rompehielos, se podrá rescindir el contrato toda vez que el buque no puede llegar a su destino, pagando las correspondientes indemnizaciones consecuentes de tal rescisión siempre y cuando el capitán no encuentre una ruta alternativa para poder llegar al puerto de destino.<sup>162</sup>

- **Cláusula de Transporte Directo o de Buque Directo:** En ésta cláusula como en la anterior se aplican mucho las pólizas de fletamento además de los conocimientos de embarque y su objeto primordial es el impedir desviaciones de ruta sin contravenir en la mar.
- **Cláusula de “plancha y demoras” o de “estadías y sobreestadías”:** Se establecen en los conocimientos de embarque siempre un tiempo razonable para efectuar las operaciones de carga y descarga y a éste plazo se le conoce como “plancha” pero cuando dicho tiempo exceda, estaremos incurriendo en una “demora” y por supuesto el transportista puede cobrar una cantidad extra por el retardo en la recepción de las mercancías pues él tiene que pagar los servicios portuarios que le estén prestando mientras esté fondeado el buque en él y a su vez, el embarcador puede rescindir el contrato, cuando las mercancías no hayan sido embarcadas en el plazo convenido o en un tiempo razonable y que están echándose a perder o mermando en un almacén.

Cabe señalar que en nuestro país y en general en toda América Latina en vez de decir “plancha y demoras” (términos marítimos españoles), hablamos de “estadías y sobreestadías”, esto es que el primer término se refiere al tiempo ordinario para efectuar las operaciones y maniobras ya comentadas y por tanto por sobreestadía entenderemos un lapso extraordinario a la estadía.<sup>163</sup>

Y así podemos encontrarnos con infinidad de cláusulas como las relativas a las averías gruesas y particulares, a los actos bélicos y de terrorismo, disturbios sociales, huelgas, paros laborales, limitaciones de responsabilidades, operaciones de carga, descarga, estiba y desestiba, de rescisión, etcétera.

Así, con base en lo que hemos analizado sobre el conocimiento de embarque surge la siguiente pregunta ¿se pueden hacer adendas al mismo, tomando en cuenta que su clausulado obra en un contrato de adhesión? La respuesta bajo mi humilde punto de vista es un sí rotundo por las siguientes circunstancias pero primero que nada definamos lo que es una adenda el cual es un término que deriva

---

<sup>162</sup> Hernández Izal, Santiago. Op. Cit. p. 82.

<sup>163</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México”. Op. Cit. p. 107.



de “adenda”, un vocablo latino que alude a aquello que se debe agregar, así pues la noción de adenda, de este modo, hace referencia al apéndice de un libro o a cualquier otro añadido que se realiza a un texto, teniendo la finalidad de desarrollar o ampliar los contenidos ya presentados y suele utilizarse en documentos profesionales, contratos y manuales, entre otras clases de publicaciones:

**a)** Al ser un contrato éste se rige por la voluntad de las partes dejándoles completa libertad de lo que quieran acordar siempre y cuando sea dentro del imperio y respeto de la Ley.

**b)** Haya o no un contrato de adhesión eso no significa que necesaria ni mucho menos forzosamente tengamos que regirnos bajo esas cláusulas preestablecidas por regla general por las empresas navieras, que en su mayoría velarán por sus intereses lo cual por supuesto es válido, lo que no es dejar en estado de indefensión a la otra parte, ya sea el embarcador o el consignatario máxime cuando éste tiene que hacerse cargo del transporte dependiendo del INCOTERM pactado.

**c)** Los contratos de adhesión son una clasificación doctrinal de éste tipo de actos jurídicos y no existe una prohibición legal de que se le pueda suprimir o agregar algo a su clausulado a través de una adenda, siempre que sea aceptado por las partes contratantes e insisto que no vaya en contra del Derecho.

**d)** Como lo he mencionado en reiteradas ocasiones, la labor de nosotros los abogados es la de orientar y asesorar a las personas que necesitan de nuestros servicios, de decirles ¿en dónde comienzan sus derechos, hasta dónde llegan y dónde empiezan sus obligaciones? Y ¿en qué casos se llega ya a una responsabilidad? O peor aún cuando se tipifique un delito para que tenga cuidado de no hacer algo indebido o caso contrario para ayudarlo a proteger su patrimonio pues nosotros (los abogados) fungimos como protectores y no se diga defensores de un derecho, luego entonces, hay que poner limitantes al libertinaje que ya es el exceso de la libertad y se ve materializada en contratos leoninos que en su mayoría de los casos son las características que tienen los contratos de adhesión haciendo muy difícil la reclamación del derecho que le corresponda a una de las partes, sobre todo al embarcador o al consignatario, por ello claro que caben las adendas en el conocimiento de embarque y lo digo con mucho respeto para las empresas navieras y sin el afán de ofender ni hacer sentir mal a nadie pero digo la verdad y lo que sucede en el día a día del tráfico marítimo, necesitamos más neutralidad e imparcialidad en la transportación de las mercancías por mar y evitar así abusos de ellas que insisto no son todas, pero por desgracia sí la mayoría y a veces la cláusula de jurisdicción busca que las controversias sean resueltas en Tribunales ya sea Judiciales o Arbitrales fuera de México, es entonces cuando las partes prefieren dar por perdido su derecho o llegar a un arreglo que no siempre es benéfico para sus intereses y no se diga su patrimonio, ya basta de todo eso por favor, el Derecho precisamente surgió para evitar todo esto empleémoslo.

Ahora bien, pasemos a analizar otros elementos con lo que los contratos (sobre todo mercantiles) cuentan que la Doctrina ha denominado elementos reales, el abogado orgullosamente mexicano, Dr. Óscar Vázquez del Mercado Cordero los ha señalado pero sólo para el transporte terrestre de mercancías y como lo hice en su momento en mi Tesis para titularme como abogado, lo hago ahora en la presente obra con mucho gusto para Ustedes, adecuarlos al transporte marítimo que está siendo materia de nuestro estudio en éste momento. Son cuatro los elementos del mismo, a saber: El transporte de mercancías, el precio a pagar, las mercancías y el medio de transporte.

- El transporte de mercancías: Sin lugar a dudas no hablamos más que de la esencia de lo que es la transportación de mercancías vía marítima como lo hemos desarrollado a lo largo de éste Subcapítulo.
- El precio a pagar: Por supuesto que hablamos del flete el cual se paga en dinero o por cualquier otro medio legalmente reconocido llámese transferencia bancaria, depósito, dinero electrónico (bitcoins), etcétera y podemos definirlo como la contraprestación que le corresponde al embarcador o al consignatario o destinatario en su caso a cumplir con ello, es determinado (en una cantidad fija) y determinable (que se pague con billetes y/o monedas de curso legal y con un valor determinado por el Estado que los emite o por cualesquiera de las otras modalidades ya mencionadas con antelación) el cual puede ser fijado libremente por el transportista y el embarcador salvo en los servicios regulares prestados en tráfico de altura y cuando no haya una competencia efectiva en el mercado de fletes (entiéndase la oferta de los buques y de prestadores de éste servicio en relación con la demanda por parte de los embarcadores como usuarios de éste servicio), donde intervendrá la Comisión Federal de Competencia en el primer supuesto el precio del flete será cotizado con base en el Código de Conducta de las Conferencias Marítimas contenido en la Convención sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas la cual forma parte de la Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

Pero en realidad su cálculo es más complejo, dado que intervienen varios elementos como la especialización de los buques y la capacidad de los puertos aunque desde la década de los ochentas del siglo pasado, varios organismos internacionales realizaron estudios en éste tema y concluyeron que en sí son veintisiete los factores que influyen en el cálculo del flete, obviamente no todos ellos intervienen en conjunto pero sí alternativamente y son los siguientes:

**1.- Naturaleza de la carga:** Tiene qué ver con el peso, la medida, el volumen, el grado de peligrosidad de ella (como pueden ser los explosivos o bienes tóxicos o corrosivos por ejemplo). Esto siempre debe de declararse al transportista pues de lo contrario él no será responsable de cualquier menoscabo que sufra la mercancía en su naturaleza.

Son características que hacen muy peculiar el traslado de determinadas mercancías, pues ¿estamos de acuerdo que el transportista no le cobrará al embarcador por un cargamento que necesite mayor atención y precaución que otro?

**2.- Disponibilidad de la carga:** Se refiere al grado de dificultad que presenten las mercancías en su estiba dentro de las bodegas del buque y su desestiba una vez que tengan que desembarcarse.

**3.- Tonelaje a transportar:** Se refiere a calcular el pago del flete con base en el peso bruto de las mercancías por el riesgo que pudiera representar para el casco del buque o sus bodegas, como el transporte de bobinas de acero o los trozos de alguna estatua inmensa como puede serlo la Estatua de la Libertad, que fué obsequiada por Francia a Estados Unidos por la celebración del Centenario de su independencia y dicho sea de paso, fué transportada vía marítima y en partes.

**4.- Posibilidad de robo:** Se presenta más que nada por el riesgo que representa el transportar mercancías suntuosas como el mármol o las joyas y metales preciosos.

**5.- Posibilidad de daño:** Esto es que la mercancía que necesite refrigeración sino se echa a perder o merma y se verá afectada en su peso. Otro ejemplo es el cristal cuando es transportado por cuanto a su vulnerabilidad y sensibilidad.

**6.- Valor de la mercancía:** Así como puede calcularse el pago del flete con base en su peso bruto, también puede calcularse tomando como punto de partida el valor declarado por el embarcador.

**7.- Tipo de embalaje:** Se refiere al tipo de empaque o envoltura que proteja a las mercancías en cuanto a un posible daño durante su traslado de un punto a otro, amén de su estiba, desestiba, carga y descarga.

**8.- Estiba:** Tiene que ver con la manera en ¿cómo se acomodarán las mercancías? Y ¿estamos de acuerdo que jamás pondremos encima de algo ligero algo más pesado? Es cuestión de lógica, sentido común y por supuesto aquí también interviene la logística.

**9.- Relación peso-medida:** Esto es el cálculo del flete con base en éstos dos elementos.

**10.- Peso excesivo:** Debido al daño que puede representar al buque así como el riesgo de que pueda hundirse por el peso tan alto que está transportando, también llega a ser un factor a considerarse para el cálculo del flete.

**11.- Largo excesivo:** Aquí nos referimos al gran tamaño de la mercancía a trasladar con lo cual se dificulta un poco su estiba y desestiba de la misma y con ello hay un riesgo de que se dañe el buque o incluso la mercancía misma.

**12.- Competencia de productos de otros bienes de abastecimiento:** Esto se refiere a la demanda que cierto producto tenga en relación a otro y con ello va implícito la necesidad de que llegue pronto a su lugar de destino.

**13.- Manejo de carga por vías alternativas:** Esto se da para preservar la seguridad humana, del buque y posteriormente de las mercancías, si bien es cierto pudiese darse el caso de pactar una ruta determinada que en la práctica no se da (salvo que sea transporte de pasajeros) el capitán tiene todo el derecho de desviar tal si hay algún peligro en la mar. De igual manera, para agilizar el transporte, puede tomar otras rutas alternativas para llegar a su destino.

**14.- Competencia con otros transportistas:** Recordemos que es un mercado y como tal hay una libre competencia entre las diversas empresas navieras o navieros y ofrecen diversos atractivos para atraer clientes y prefieran sus servicios y así ir obteniendo prestigio en el medio, pudiendo aplicar descuentos como los denominados “fletes promocionales” que como su nombre lo indica, sirven para que el transportista pueda promoverse e ingresar así en la competencia del transporte marítimo.

**15.- Costos directos de operación:** Es más que nada lo básico como son el costo del buque, su tipo, gastos de administración, combustible, pertrechos, aceite y agua necesarios así como el salario de la tripulación y del personal en tierra en su caso.

**16.- Distancia entre los puertos de carga y de destino:** Se calcula con base en las millas recorridas de un punto a otro o también puede ser en relación al número de días estimados para el viaje total.<sup>164</sup>

**17.- Costos de manipulación de la carga:** Aquí se hace referencia al uso de grúas y demás elementos que se necesiten para la estiba o desestiba de las mercancías.

**18.- Uso de chalanes:** Popularmente se les denomina así a las personas que nos ayudan a cargar, descargar, acomodar nuestro cargamento y puede ser que el transportista cuente con los suyos o necesite contratar a algunos para facilitar las maniobras que acabo de mencionar, por supuesto que se les paga un salario y ellos mismos pueden determinarlo con relación al peso de

---

<sup>164</sup> “Enciclopedia General del Mar”. Volumen IV. Ed. Ediciones Garriana, S.A. Barcelona, España. 1987. Ed. 4ª. p. 387.

las mercancías, a la dificultad para maniobrarlo, al cuidado que necesite para que no se vaya a dañar, por citar algunos ejemplos.

**19.- Necesidad de entrega o servicios especiales:** Se da cuando llegue a necesitarse una embarcación remolcadora o cuando se contrate a un piloto de puerto para que el buque pueda arribar con seguridad.

**20.- Cargas fijas en determinadas etapas del transporte:** Aquí nos referimos a las escalas que tenga que hacer el buque para recoger diferentes mercancías en diversos puntos para que finalmente todas ellas a su vez sean desembarcadas en diferentes lugares o en un solo lugar.

**21.- Seguros:** Siempre existe la obligación legal de que todos los buques que naveguen en la Zona Económica Exclusiva de los Estados Unidos Mexicanos deberán contar con un seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil.

**22.- Instalaciones portuarias:** Es el pago que se efectúa por la prestación de diversos servicios de ésta índole, ya sea porque se proporcionen al inicio, durante o al término del transporte de las mercancías y se refieren a muellaje, pilotaje, lanchas para el servicio de buques y para pilotos de puerto, buques remolcadores, amarre temporal o amarre de cabos.

**23.- Reglamentaciones portuarias:** Esto es, que los puertos no importando si son del Estado o concesionados a particulares, deberán contar con un ordenamiento interno que garantice la seguridad y eficiencia de los diversos servicios que prestan, el cual deberá ser respetado por los propios prestadores de éste servicio y por los buques que arriben a ellos.

**24.- Cobros y derechos de puertos:** Se relacionan directamente con el uso y aprovechamiento de las instalaciones portuarias y por supuesto si en razón de ello se causa alguna contribución a pagarle al Fisco Federal.

**25.- Derechos de canales:** Así se le denomina al cobro que se efectúa por el derecho de paso en un canal determinado como los de Panamá o de Suez.

**26.- Localización de los puertos:** Es relativo a que haya una distancia enorme entre los puertos de carga y de destino.

**27.- Posibilidad de contar con carga de regreso:** Se relaciona con el numeral inmediato anterior y es que muchas veces, el propio embarcador está interesado no sólo en que su mercancía llegue a su destino sino también que a él se le entregue otra mercancía la cual embarcarán en el puerto de destino y es llevada hacia él por el mismo transportista. Tiene mucho que ver la calidad del servicio que presta el transportista y también la confianza que le tenga el embarcador.

- Las mercancías: Invariablemente cualesquier bien mueble que pueda transportarse pero aquí quiero tomar la definición que nos da el artículo 2º, fracción III de la Ley Aduanera que es más amplia por las razones a continuación explicaré *“los productos, artículos, efectos y cualesquier otros bienes, aun cuando las leyes los consideren inalienables o irreductibles a propiedad particular”*<sup>165</sup>. ¿Qué nos quiere decir esto? Que se englobarán en éste concepto todos los bienes que sean susceptibles de transportarse por mar, para el caso de nuestro estudio, aquí nada más quiero abreviar que por supuesto que las mercaderías pueden transportarse por cualquier vehículo ya sea vía terrestre, ferroviario, aéreo o marítimo, pero sólo nos enfocaremos en éste último y no necesariamente tienen que ser de propiedad particular pues no olvidemos que el Estado también es usuario del transporte marítimo y obviamente traslada mercancías, como los hidrocarburos por ejemplo, así sin más ni más.
- El medio de transporte: Sin lugar a dudas hablamos de la embarcación, la cual ya fue estudiada en Capítulos precedentes, por lo que veo innecesario redundar ociosamente.

Revisemos ahora ¿quiénes son las partes contratantes y demás sujetos que intervienen?

Primero que nada aclaremos que éste contrato es celebrado entre dos personas, a saber el embarcador y el transportista a favor de un tercero quien será el destinatario o el consignatario de las mercancías, según sea el caso y para una mejor comprensión comencemos a definir a las partes:

**a) Embarcador:** Persona física o moral quien entregará al transportista la mercancía para que sea trasladada a un lugar determinado. No necesariamente es el propietario de las mercancías ya que puede ser un comisionista o mandatario quien esté celebrando el contrato, se da sobre todo en tratándose de las personas morales (como las empresas importadoras) o puede ser el representante legal o apoderado de la misma, de igual manera en las personas físicas cuando no puedan concertar el contrato personalmente.

**b) Transportista:** Persona a quien se le entregarán las mercancías para su transportación, puede celebrar el contrato por sí o por un tercero autorizado, ya sea un comisionista, ya sea un mandatario, pero cabe resaltar que dicho tercero no podrá celebrar el contrato por su propio nombre ya que de lo contrario él asumiría personalmente la calidad de “transportista” y luego entonces, su comitente o mandante será ajeno a todo lo relativo con éste contrato, ésta es una observación muy importante para evitar que ilegalmente la empresa naviera o el naviero se exonere de toda responsabilidad.

---

<sup>165</sup> Ley Aduanera. Op. Cit.

El transportista será la empresa naviera o el naviero cuyo giro es la explotación comercial de una o varias embarcaciones sean o no de su propiedad.

**c) Destinatario o consignatario:** Siempre será el receptor de las mercancías en el puerto de destino pero la diferencia radica en que si se trata de un “destinatario”, estamos hablando del interesado directo de las mercancías, llámese comprador, donatario, etcétera mientras que el “consignatario” es una persona designada por el embarcador o por el propio destinatario para que en nombre y representación de éste último pueda ir a recoger las mercancías previa demostración del conocimiento de embarque, como sucede con los agentes aduanales, por ejemplo que no son destinatarios por las razones ya expuestas pero sí consignatarios porque fungirán como apoyo en éste caso para el despacho aduanero de las mercancías que arribaron al país vía marítima y poderlas importar legalmente.

Otras personas que intervienen para la correcta ejecución de éste contrato son las siguientes:

**a) Auxiliares del naviero:**

Éstos son los agentes navieros, definidos por el artículo 22 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos como las personas físicas o morales facultadas para que en nombre del naviero o de la empresa naviera o del transportista actúen en su representación en carácter de mandatario o comisionista y se dividen en tres, a saber:

- Agente naviero general: Tiene la facultad de representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías, de arrendamiento y de fletamento, así como nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomienden, así como todo lo que corresponda al contrato de agencia marítima.
- Agente naviero consignatario de buques: Es el facultado de realizar los actos y gestiones administrativas con relación a la embarcación en el puerto de consignación.
- Agente naviero protector: Siempre será contratado por el naviero o por el fletador, según sea el caso, para proteger sus intereses y supervisar el trabajo que efectúe el agente naviero consignatario.

Sobre éste último hay que resaltar que antes de ser admitido, deberá garantizar que el interesado pasará por lo que él haga y pagará lo juzgado y sentenciado y que la garantía será calificada por la autoridad bajo su responsabilidad y se otorgará por el agente naviero protector, comprometiéndose con el dueño del negocio a pagar los daños, perjuicios y gastos que se le irroguen a éste por su culpa o negligencia.

En resumen todo agente naviero estará legitimado para recibir notificaciones, aún de emplazamiento, en representación del naviero u operador para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días hábiles para contestar la demanda.

#### **b) Fedatario Público:**

- Otro sujeto que puede intervenir es el fedatario público, esto es el Corredor aunque también el Notario se toma funciones que no le corresponden por Ley pero la propia Ley Federal de Correduría Pública señala en su artículo 6º que las actividades ahí enunciadas no se consideran exclusivas de los Corredores y con fundamento en dicho ordenamiento esas facultades son:
- Actúa como agente mediador, para transmitir e intercambiar propuestas entre dos o más partes y asesorar en la celebración o ajuste de cualquier contrato o convenio de naturaleza mercantil.
- Fungir como perito valuador, para estimar, cuantificar y valorar los bienes, servicios, derechos y obligaciones que se sometan a su consideración, por nombramiento privado o por mandato de autoridad competente, esto es de mucha utilidad para el caso de un embargo precautorio hecho por la autoridad aduanera por supuesta importación de mercancías subvaluadas, de conformidad con el artículo 151, fracción VII de la Ley Aduanera.<sup>166</sup>
- Asesorar jurídicamente a los comerciantes en las actividades propias del comercio.
- Actuar como árbitro, a solicitud de las partes, en la solución de controversias derivadas de actos, contratos o convenios de naturaleza mercantil, así como las que resulten entre proveedores y consumidores, de acuerdo con la ley de la materia.
- Actuar como fedatario público para hacer constar los contratos, convenios y actos jurídicos de naturaleza mercantil, excepto en tratándose de inmuebles, así como en la emisión de obligaciones y otros títulos valor; en hipotecas sobre buques, navíos y aeronaves que se celebren ante él, así como para hacer constar los hechos de naturaleza mercantil.
- Actuar como fedatario en la constitución y en los demás actos previstos por la Ley General de Sociedades Mercantiles incluso aquellos en los que se haga constar la representación orgánica.
- Cotejar y certificar las copias de las pólizas o actas que hayan sido otorgadas ante ellos, así como de los documentos que hayan tenido a la

---

<sup>166</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera”. Ed. CyT Group. Ciudad de México. 2018. p. 113.



vista, aquí es importante resaltar que para el caso de que el buque en el que se llevará a cabo el transporte sea fletado, él ratificará la póliza de fletamento en donde se haga constar dicha circunstancia.

### **c) La Tripulación:**

También y no por dejarle en último lugar sean menos importantes está la tripulación definida como el personal que efectúa trabajos de conducción del cargamento, supervisión y cuidado en su estiba, desestiba y en su estado para que no se vea afectada por ningún motivo; operaciones técnicas que garanticen la correcta navegabilidad durante el trayecto entre puertos, mantenimiento de la maquinaria del buque, limpieza a bordo y demás actividades que en su conjunto traten de preservar no sólo la seguridad a bordo y consecuentemente una feliz arribada al puerto de destino sino la salud e integridad de los tripulantes.<sup>167</sup>

### **7.4.- Contrato de remolque.**

Éste contrato regula la operación de trasladar por agua una embarcación u otro objeto de un lugar a otro, bajo la dirección del capitán de la embarcación remolcadora, mediante el suministro por ésta de toda o parte de la fuerza de tracción, para ello habrá una embarcación remolcadora y una que es remolcada; ambas responderán frente a terceros de los daños y perjuicios que causen, salvo prueba en contrario, pero en los casos en que solamente la embarcación remolcada se encuentre tripulada durante la operación de remolque transporte, ésta será la única responsable frente a terceros de los daños y perjuicios causados.

Sobre las notas a tomar en cuenta, quiero resaltar las siguientes:

- Es importante considerar que las acciones derivadas de los contratos de remolque transporte prescribirán en el término de seis meses, contado a partir de la fecha pactada para su entrega en el lugar de destino.
- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de remolque transporte cuando en opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva.
- La regulación de tarifas se suprimirá cuando dicha Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de la referida Secretaría de Comunicaciones y Transportes, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir.

---

<sup>167</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. "El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México". Op. Cit. p. 84.

- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes estará facultada para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Como ha quedado asentado con antelación, éste contrato consiste en la prestación de la fuerza de tracción de un buque (el remolcador), para traslación de otro (el remolcado), desde un punto a otro del espacio acuático o para cooperar con el segundo en su maniobra de desplazamiento y a nivel internacional se reconocen tres clases del mismo, a saber:

- Remolque Maniobra: Contrato en virtud del cual la dirección de la operación esté a cargo del buque remolcado, se rige por las disposiciones de la locación de servicios de Derecho Común que sean aplicables, con las limitaciones impuestas por la naturaleza propia de la operación.
- Remolque Transporte: En éste contrato el gobierno del convoy estará a cargo del buque remolcador y se rige, en general, por las disposiciones de esta ley relativas al transporte de cosas, no se diga por supuesto nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- Remolque Asistencia: Cuando medie un contrato de remolque, el remolcador sólo tiene derecho a un salario de asistencia o de salvamento cuando los peligros corridos por el remolcado le hayan exigido servicios extraordinarios no comprendidos en las obligaciones que el contrato le impone.

En resumen es un servicio que se presta y es auxiliar de las actividades marítimo-portuarias para prevenir y evitar accidentes en la mar, sobre todo cuando una embarcación llegue a quedarse varada por ejemplo, no puede estar entorpeciendo en tráfico marítimo precisamente por el bien y seguridad de las personas que están desarrollando sus actividades en la Zona Económica Exclusiva Mexicana y cuanto más cerca de los puertos donde hay más vulnerabilidad a que sucedan accidentes.

### **7.5.- Contrato de transporte marítimo de pasajeros.**

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo define como el contrato por medio del cual el naviero o el operador se obliga a transportar en un trayecto previamente definido, a un pasajero, previo pago de un pasaje y éste contrato debe constar en un boleto, mismo que será al portador o nominativo, resaltándose que los derechos a favor de los pasajeros en él consignados serán irrenunciables.

Es la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la que está facultada para establecer la base de regulación de tarifas en la prestación de los servicios de transporte marítimo de pasajeros cuando en opinión de la Comisión Federal de

Competencia Económica no existan condiciones de competencia efectiva pero legalmente se establece que la regulación tarifaria se suprimirá cuando la Comisión Federal de Competencia Económica, a solicitud de dicha Secretaría, de parte interesada o de oficio, opine que las condiciones que le dieron origen han dejado de existir, tendiendo tal Secretaría la facultad para solicitar la opinión de la Comisión Federal de Competencia Económica, con el objeto de determinar la aplicación de los lineamientos de regulación de tarifas que deberá permitir la prestación del servicio en condiciones satisfactorias de calidad y eficiencia.

Los requisitos mínimos del boleto son:

- a)** Nombre y domicilio del naviero u operador.
- b)** En su caso, nombre del pasajero. Que de hecho también puede ser al portador, no necesariamente nominativo.
- c)** Nombre y nacionalidad de la embarcación.
- d)** Ruta o recorrido.
- e)** Precio del pasaje.
- f)** Fecha y lugar de embarque.
- g)** Puerto de desembarque y en su caso, las escalas que realizará la embarcación durante el viaje.
- h)** El nombre y domicilio de los aseguradores del naviero u operador.

La responsabilidad del naviero o propietario que actúen como transportista en virtud del contrato de transporte marítimo de pasajeros estará sujeta a las siguientes normas y al reglamento respectivo:

- a)** El transportista será responsable de los daños y perjuicios ocasionados por la muerte o las lesiones corporales que sufra el pasajero, así como por la pérdida o daños causados al equipaje, si el suceso que ocasionó tal daño ocurrió dentro de la realización del transporte y es imputable a culpa o negligencia del transportista o de quienes actuaron en su representación.
- b)** Salvo prueba en contrario, se presumirá la culpa o la negligencia del transportista o de sus representantes cuando éstos hayan actuado en el desempeño de sus funciones, si la muerte o las lesiones corporales del pasajero o la pérdida o daños causados al equipaje de camarote han sido resultado directo o indirecto de naufragio, abordaje, varada, explosión, incendio o deficiencia técnica o de gestión adecuada de la embarcación. Respecto de la pérdida o daños causados a equipajes de otro tipo, salvo prueba en contrario, se presumirá dicha

culpa o negligencia, con independencia de la naturaleza del suceso que ocasione la pérdida o el daño.

**c)** El transportista designado en el contrato y el transportista ejecutor del mismo serán responsables solidariamente frente al pasajero por las obligaciones derivadas de la Ley y del contrato de transporte marítimo de pasajeros.

**d)** El transportista no incurrirá en responsabilidad respecto de la pérdida o daños causados con relación a dinero, efectos negociables, metales preciosos, joyería, ornamentos, obras de arte y objetos de valor equivalentes, a menos que tales objetos hayan sido entregados a éste y los haya aceptado expresamente para custodiarlos.

**e)** Si el transportista acredita que la culpa o negligencia del pasajero han sido la causa de la muerte de éste o de sus lesiones corporales, o de la pérdida o daños causados al equipaje; o bien que tal culpa o negligencia han contribuido substancialmente a ello, la responsabilidad del transportista se considerará atenuada o bien, eximida.

**f)** La responsabilidad derivada para el transportista no excederá en ningún caso de las siguientes cantidades:

- ✓ 16,000 derechos especiales de giro por la muerte o las lesiones corporales de cada pasajero.
- ✓ 400 derechos especiales de giro por la pérdida o los daños causados al equipaje de camarote.
- ✓ 1,400 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados a vehículos, incluyendo en éstos los equipajes transportados en su interior o sobre ellos.
- ✓ 600 derechos especiales de giro por la pérdida o daños causados por equipajes que no sean los mencionados en los incisos anteriores.

**g)** El derecho a percibir éstas indemnizaciones, así como la fijación del monto, se sujetarán en lo no dispuesto por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos y al Código Civil Federal, mientras que para la prelación en el pago de las mismas, se estará a lo dispuesto por el artículo 501 de la Ley Federal del Trabajo, según lo dispone el artículo 142 de la referida Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**h)** El transportista estará impedido de beneficiarse de la limitación de responsabilidad determinada en este artículo si se demuestra que la muerte, lesiones o daños se deben a una acción u omisión de éste que haya tenido lugar, ya con una intención de provocar dichas situaciones; o bien, temerariamente y a sabiendas de que probablemente se producirían.

Como podemos observar, el monto de las indemnizaciones no se basa en una unidad monetaria precisa sino en los derechos especiales de giro (DEG, en inglés "*Special Drawing Rights: SDR*"), pero ¿qué son? Porque no todos conocen su significado y esencia, podemos decir que los derechos especiales de giro son una demanda potencial sobre las monedas libremente utilizables de los miembros del Fondo Monetario Internacional y cabe indicar que ésta unidad de cuenta fué creada sobre cuatro monedas nacionales por el Fondo Monetario Internacional en 1969 (el euro [antes de la entrada en vigor del euro, las monedas europeas que eran consideradas fueron el franco francés y el marco alemán], la libra esterlina, el yen y el dólar estadounidense), **OJO** no es aceptada para realizar transacciones y representa una ínfima fracción del total de las reservas internacionales.

Como breviarío cultural quiero mencionar que en Octubre de 2016 se incorporó oficialmente una quinta moneda, el yuan chino.

El objetivo primordial de los derechos especiales de giro es que son utilizados como unidad de cuenta por el FMI y otras muchas organizaciones internacionales y cabe resaltar que pocos países fijan sus monedas a los citados derechos especiales de giro, siendo que se utiliza en convenios financieros internacionales.

Un ejemplo de su uso, es que se utiliza para fijar las indemnizaciones por daños a pasajeros y equipaje en el transporte aéreo internacional y marítimo como lo estamos viendo ahora. Estos límites fueron originalmente establecidos por la Convención de Varsovia de 1929 en francos franceses y fueron readaptados a derechos especiales de giro mediante el Convenio de Montreal de 1975.

En Europa, la zona euro los utiliza como base para establecer los valores de diferentes denominaciones como la Lats letón, éste es el resultado del actual estatuto de la tasa de cambio europea que aplica completamente a la citada Unión Europea.

La gran mayoría de Acuerdos Comerciales bilaterales los usan como unidad de cuenta para fijar parámetros de referencia en circunstancias en las que se necesita hacer alusión a valores que, manteniendo un valor semi constante, sean susceptibles de reflejar variaciones importantes de los tipos de cambio.

Éstos derechos especiales de giro fueron creados básicamente para reemplazar el oro en las transacciones internacionales. Al estar esto bajo estrictos estándares internacionales, la cantidad de oro en todo el mundo es relativamente fija y las economías de todos los miembros participantes del FMI como agregados crece y, por lo tanto, crece la necesidad de incrementar la unidad básica o los estándares proporcionados, siendo créditos que las Naciones con balance de comercio pueden emitir sobre naciones con un balance del déficit comercial.

El FMI ha sugerido su utilización como divisa de reserva en detrimento del dólar estadounidense para dar más estabilidad al sistema financiero mundial y prevenir

futuras crisis como la que sucedió en 2008, curiosamente después de ésta fue cuando más aumentó el uso de los derechos especiales de giro.

Es indubitable que el transporte marítimo de pasajeros así como el de mercancías son esenciales para que un país pueda reactivar y hacer crecer su Economía y México al ser uno de los países con mayor turismo en el mundo debe de aprovechar muy bien ésta situación y de hecho se hace pero con embarcaciones con pabellón y certificados de matrícula extranjeros que reitero y que quede claro por favor, no es malo pero sí necesitamos nosotros hacer lo nuestro para ofrecer un transporte de ésta índole ya propiamente mexicano, con aras de cubrir el turismo nacional y por supuesto en un futuro el internacional.

A continuación quiero compartir con Ustedes unas notas importantes que se deben de tomar en cuenta.

Por cuanto hace a las obligaciones del transportista, tenemos a las siguientes:

- Poner el buque en condiciones de navegabilidad y mantenerlo a lo largo del viaje.
- Alimentación.
- Servicio de transbordo.
- Asistencia médica.
- Prevención de enfermedades infectocontagiosas.

En tratándose de las causales de cancelación del viaje, tenemos a las que se citan enseguida:

**a) Por causas vinculadas al pasajero:**

- Muerte del pasajero.
- No presentación del pasajero.
- Desistimiento del pasajero.

**b) Por culpa del transportista.**

**c) Por caso fortuito o fuerza mayor relativa al buque.**

**d) Por acto de autoridad, conflicto bélico o alguna otra cuestión de caso fortuito o fuerza mayor, aquí el contrato se rescinde y procede el reintegro del precio sin daños y perjuicios.**

Por lo que respecta a cuestiones de interrupción del viaje, tenemos a las siguientes:

**a) Desembarco voluntario del pasajero:** El pasajero tiene derecho a que se le abone la totalidad del pasaje.

**b) Por culpa del transportista:** Debe de indemnizar al pasajero por daños y perjuicios causados.

**c) Por fuerza mayor inherente al buque o al pasajero, acto de autoridad o conflicto bélico:** Se debe precio del pasaje por tramo efectuado.

**d) Ofrecimiento de buque alternativo:** En caso de interrupción por culpa del transportista o fuerza mayor y si no acepta el pasajero, debe abonar pasaje íntegro.

Para los casos de retardo de partida, se debe proceder de la siguiente manera:

- Alojamiento y manutención a bordo del buque.
- Resolución del contrato:
  - Cabotaje nacional o internacional: Viaje no mayores a 24 horas, transcurridas 12 horas puede resolver viajes mayores a 24 horas, superadas las 24 horas puede resolver.
  - Viajes de ultramar: Se puede resolver cuando exceda un tercio del tiempo normal de la duración del viaje. Si el retardo es culpa del transportador se pueden exigir daños y perjuicios.

Por lo que se refiere a interrupción temporal del viaje, hay que tomar en cuenta lo siguiente:

**a) Interrupción temporal por causa del buque:**

- Debe alojar y alimentar al pasajero: Aquí el pasajero tiene dos opciones, la primera esperar la reanudación del servicio sin pagar mayor pasaje o rescindir el contrato pagando el pasaje proporcional al tiempo recorrido.
- Ofrecimiento de buque alternativo: Si lo rechaza no puede resolver y debe pagar alojamiento y manutención por el tiempo de la interrupción.

Sin lugar a dudas, el transporte marítimo es importante para los países, ya vimos lo que sucede con el relativo a las mercancías y ahora estamos analizando el correspondiente a los pasajeros, dando así mayor impulso al turismo de ellos.

## 7.6.- Contrato de transporte multimodal.

El transporte multimodal debemos entenderlo como todo traslado de mercancías donde se utilicen dos o más medios de transporte, casi por lo regular se utiliza en el ámbito del Comercio Exterior, es muy raro que se haga a nivel nacional pero no se exenta de ello. Es el Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías el que nos proporciona una definición sobre éste tipo de transporte, a saber *“el transporte de mercancías, utilizando al menos dos modos de transporte diferentes cubierto por un contrato de transporte multimodal, desde un sitio en un país donde el operador de transporte multimodal se encarga de ellas, hasta un sitio designado para la entrega, situado en un país diferente”*.<sup>168</sup>

Si nos percatamos del concepto que da la ONU en dicho Tratado Internacional, a final de cuentas hablamos de un transporte que se llevará a cabo utilizando mínimo dos medios de transporte diferentes, ya sea marítimo, aéreo, terrestre o ferroviario y es que las necesidades internacionales han orillado a la Humanidad a simplificar las operaciones de transportación de mercancías para una mayor efectividad y de hecho, varias empresas se dedican a éste tipo de transporte.

Los autores han dividido en tres grandes rubros al transporte multimodal y no está por demás que los conozcamos para saber ¿cuál es la diferencia entre unos y otros?:

### **a) Transporte Unimodal:**

Es el servicio de transporte que permite el traslado de mercancía de un lugar a otro utilizando un solo medio de transporte, bajo un documento de transporte,<sup>169</sup> ya sea una guía de carga, un conocimiento de embarque o una carta porte, dependiendo del vehículo que esté empleándose.

### **b) Transporte Segmentado:**

Es una de las modalidades del transporte multimodal, en donde se utilizan tantos documentos probatorios de la carga de las mercancías y del transporte de las mismas como vehículos se requieran para el desplazamiento de ellas entre el origen y el destino. Adicionalmente se utilizarán otro tipo de contratos, algunos de ellos verbales en los puntos de transferencia de uno a otro modo de transporte, ya sea para la carga, descarga, almacenamiento u otros servicios.<sup>170</sup>

La característica principal de ésta modalidad es que la responsabilidad sobre la carga está segmentada entre los diferentes actores que intervienen en la

---

<sup>168</sup> Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

<sup>169</sup> Página de internet de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL): [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

<sup>170</sup> Ídem.



operación, es decir, las modalidades del transporte son aparte e independientes no son prestadas por una misma empresa transportista por lo que cuando el cargamento no es visible, como sucede en el caso de los contenedores y ésta llega en malas condiciones a su destino final, sin muestras aparentes de deterioro, es muy difícil para un experto en definir con precisión ¿cómo, dónde y cuándo? Se originó el daño y/o el siniestro; con el uso generalizado del contenedor, ésta modalidad tiende a desaparecer.

### **c) Transporte Combinado:**

Es el servicio de transporte intermodal que permite el transporte de mercancías utilizando varios modos de transporte, bajo un documento de transporte combinado origen – destino, con un régimen fraccionado de responsabilidad, pues a cada modalidad de transporte se le aplican las normas que lo regulen. Precisamente éste es el régimen al que está sujeto ésta clasificación del transporte en el Convenio de las Naciones Unidas Sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías al referirse a un solo documento probatorio de la celebración del contrato de transporte y con él claramente quedan especificados los derechos y obligaciones de las partes, que a diferencia del transporte segmentado aquí una sola empresa va a prestar el servicio de transporte en sus diversas modalidades en conjunto y no habrá diversos transportistas, donde deba de utilizarse un documento probatorio del contrato y de la carga de las mercancías por cada vehículo en el que sean trasladadas.

Por regla general ésta es la forma de contratar el servicio de transporte, en el tráfico internacional de mercancías y más frecuentemente cuando el trayecto principal es marítimo.

Tomando en cuenta las grandes dificultades y costos de los transportes interiores, las empresas marítimas comenzaron a ofrecer un servicio integral de coordinación que les permita a sus clientes despreocuparse de contratar al llegar las mercancías trasladadas a puerto, la transportación de éstas hacia su destino final.

No debemos pasar desapercibido que la naturaleza jurídica del contrato de transporte multimodal de mercancías por supuesto es cien por ciento mercantil, por la Legislación que la regula y además por los sujetos que intervienen en su celebración y ejecución que tienen relación directa con el comercio, porque se trata de mercaderías que son importadas hacia México o exportadas desde México y con ello el cargador está especulando al igual que el destinatario o consignatario según sea el caso, porque una vez que se acordó que la mercancía será comprada, el vendedor buscará una empresa (porteador o transportista) que pueda trasladarla al lugar que le haya señalado el comprador (destinatario) ya sea que la pague en el lugar de destino o en el trayecto de la misma y la especulación para el vendedor-cargador se da en el momento en que se perfecciona la compra-venta porque él ya cuenta con la ganancia que le dejarán sus mercancías, salvo que ésta haya mermado pero habrá que ver a quién se le imputa dicha circunstancia, mientras que la especulación para el comprador-destinatario se da

en el instante en que recibe las mercancías, porque al contar con ellas ya sea que las revenda o las ocupe para manufacturar algo y por supuesto no nos olvidamos de la empresa transportista o porteadora, quien también especula con el servicio que presta pues por ello cobrará un flete o importe, si nos fijamos es un círculo dependiente que influye en el sano desarrollo no sólo hacia el interior sino también tocando el ámbito internacional en tratándose de la balanza comercial de los Estados, dependiendo de qué tanto importen o exporten mercancías.

### 7.7.- Contrato de pilotaje (practicaje).

Para comprender mejor éste contrato hay dos definiciones que quiero tomar del artículo 2º, fracciones XIV y XV de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, el cual transcribo enseguida:

**“ARTÍCULO 2.- Para efectos de esta Ley se entenderá por:**

(...)

**XIV. Pilotaje o practicaje: Es la actividad que realiza una persona física de nacionalidad mexicana por nacimiento, llamado práctico o piloto de puerto, consistente en realizar maniobras de entrada, salida, fondeo, enmienda, atraque o desatraque con las embarcaciones, a fin de preservar la vida humana, el medio ambiente marino, la seguridad de las embarcaciones y de las instalaciones portuarias en las zonas de pilotaje.**

**XV. Zona de Pilotaje: Los puertos, terminales, terminales costa afuera, marinas, instalaciones portuarias, canales de navegación, áreas de fondeo, áreas de seguridad y vías navegables, delimitadas y aquellas en que se determine como obligatorio el Pilotaje.”** (Énfasis añadido).

Como podemos ver el pilotaje o practicaje como le llaman en España es un servicio de interés público que siempre se prestará a todas las embarcaciones mayores a las quinientas unidades de arqueado bruto o de quince metros de eslora, que arriben o zarpen de un puerto a una zona de pilotaje y que estén legalmente obligadas a utilizarlo. Cabe indicar que será la Secretaría de Comunicaciones y Transporte la que determinará la asignación de pilotos de puerto, con base en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, las reglas de pilotaje, las Reglas de Operación de Cada Puerto y de acuerdo con las necesidades del tráfico, por supuesto se pagará un concepto denominado “tarifa”, la cual estará autorizada por dicha Secretaría.

Es importante tomar en consideración que en el ámbito de sus atribuciones y responsabilidad, corresponderá sólo a los pilotos de puerto tomar decisiones técnicas tendientes a la seguridad de la navegación y la vida humana en el mar, así como la protección del ambiente marino.

El servicio público de pilotaje o practica se prestará en forma continua, permanente, uniforme, regular y por turnos durante todo el año, las veinticuatro horas del día, exceptuado los periodos en que el estado del tiempo, las marejadas o corrientes y la saturación del puerto impidan prestar ininterrumpidamente el servicio de pilotaje, y cuando el servicio sea alterado por causas de interés público o cuando así lo determine la autoridad competente. Los pilotos de puerto podrán tener las embarcaciones que juzguen necesarias para el ejercicio de sus servicios, las que utilizarán exclusivamente para el desempeño de los mismos o, en su caso, podrán escoger la embarcación que sea la más adecuada para prestar sus servicios de aquellas que se encuentren autorizadas en el puerto para el servicio de lanchaje. Los gastos que originen las embarcaciones destinadas al servicio de pilotaje serán por cuenta de los armadores, consignatarios, agentes o capitanes conforme a la tarifa que autorice la referida Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

Cabe señalar que el pilotaje lo prestará una persona denominada "piloto de puerto" (en España se le denomina "práctico") que es ajeno a la tripulación de la embarcación y debe de cumplir con los siguientes requisitos para fungir como tal:

- a) Ser mexicano por nacimiento y no adquirir otra nacionalidad.
- b) Contar con título profesional de una escuela náutica acreditada ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- c) Contar con el certificado de competencia y la autorización para prestar el servicio de pilotaje para el puerto respectivo y zona de pilotaje, expedido por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- d) Realizar prácticas obligatorias en el puerto y zona de pilotaje donde se aspire a prestar el servicio.

**OJO** es importante precisar que la presencia de un piloto de puerto a bordo de una embarcación, **NO** exime al capitán de su responsabilidad ya que éste último conserva la autoridad de mando, sin perjuicio de los derechos de repetición del capitán o el naviero frente al piloto, además de que el capitán tendrá la obligación de atender las indicaciones del piloto de puerto si a su criterio no expone la seguridad de la embarcación o de las instalaciones portuarias, en caso contrario, deberá relevar de su cometido al piloto de puerto, quien quedará autorizado para dejar el puente de mando de la embarcación, debiendo dar ambos cuenta de lo sucedido a la capitanía de puerto para los efectos que proceda. Deberá sustituirse el piloto de puerto, si las condiciones de la maniobra lo permiten.

Por su parte el piloto de puerto será responsable de los daños y perjuicios que cause a las embarcaciones e instalaciones marítimas portuarias, debido a la impericia, negligencia, descuido, temeridad, mala fe, culpa o dolo en sus

indicaciones cuando se encuentre dirigiendo la maniobra. La capitanía de puerto deberá realizar las investigaciones necesarias para determinar la responsabilidad del piloto de puerto, aclarando que estará eximidos de cualquier responsabilidad en caso de siniestros ocurridos a causa de caso fortuito o fuerza mayor por supuesto.

## **CAPÍTULO VIII.- LOS ACCIDENTES DE LA NAVEGACIÓN Y LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD.**

El Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española define la palabra “accidente” de la siguiente manera: *“Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas”, “cualquier incidente que suponga un peligro inmediato o diferido para la salud humana o para el medio ambiente”, “acción de la que resulta daño para alguna persona que, si ha sido ocasionada de un modo fortuito o imprudente por quien, después, omite el socorro, da lugar a una agravación de la pena en el delito de omisión del deber del socorro”,*<sup>171</sup> por su parte, diversos colegas han concordado en definirlo como *“todo suceso que provoca un daño, sobre la base de un acontecimiento eventual que altera el orden natural de las cosas”*.

Aquí cabe indicar que en el Derecho Penal, cuando no es previsible carece de consecuencias jurídicas negativas, es cuando hablamos por ejemplo de los delitos culposos y en el caso del Derecho Civil sólo puede provocarlas cuando el obligado ha tomado a su cargo el caso fortuito.

Ahora bien toda responsabilidad se distingue de la obligación porque la primera es un incumplimiento de la segunda, es decir en el caso de los contratos o la prestación de algún servicio a que haya lugar obviamente todos nos obligamos a un dar, a un hacer, a un no dar o a un no hacer y habrá una consecuencia negativa en perjuicio del incumplimiento a tal obligación lo que traerá consigo la responsabilidad, es decir, responder por el citado incumplimiento ya sea a través de alguna penalización, el pago de alguna indemnización que pueden venir o no acompañadas de la rescisión del contrato en comento pero por supuesto ésta responsabilidad puede limitarse ya que los incumplimientos que se dan en los términos y las condiciones pactadas no siempre son por nuestra causa sino que aquí intervienen cosas ajenas a nosotros, esto es el caso fortuito y la fuerza mayor y obviamente el Derecho Marítimo no está exento de esto, es por ello que en el presente Capítulo analizaremos los accidentes en la mar y la delimitación de la responsabilidad de las partes.

### **8.1.- Introducción, clasificación y fuentes de los accidentes de la navegación.**

El Título Sexto de nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos es el que regula los accidentes marítimos y nos establece una clasificación sobre los mismos, lógicamente basándose en diversos Tratados Internacionales que a su vez derivan de los usos y costumbres marítimas, pues no olvidemos que las actividades realizadas en la mar son de las más antiguas que la Humanidad haya hecho como lo hemos mencionado con antelación.

Entre los accidentes marítimos que podemos mencionar, encontramos a los siguientes:

---

<sup>171</sup> Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Op. Cit.

**a) Fallas del sistema propulsor:** El problema se origina cuando el buque queda inhabilitado debido a la falla de la máquina principal o maquinaria auxiliar, la avería o pérdida de la propela/eje o la descompostura del sistema de gobierno.

**b) Abordaje-Colisión:** Se define al abordaje como el choque de dos o más buques.

**c) Irresponsabilidad de los armadores:** El 90% de los accidentes marítimos no habrían ocurrido si se hubieran cumplido las medidas de seguridad.

**d) Naufragio:** Existen dos variedades esenciales del naufragio:

**d1)** La destrucción o fractura total del buque por choque contra bajos o rocas, por abordaje o incendio.

**d2)** El hundimiento de un buque, el irse a pique o pérdida total de la flotabilidad. Es necesario que desaparezca bajo las aguas la cubierta principal o borda del buque, aunque después se reflote la nave en condiciones de navegar con una pequeña reparación.

**e) La contaminación producida por los buques,** la cual puede dividirse en dos grupos:

**e1)** Contaminación operacional accidental.

- ❖ Rebalse de tanques.
- ❖ Rotura de líneas y mangueras.
- ❖ Pérdidas menores del casco.
- ❖ Errores personales en las maniobras.

**e2)** Contaminación por acaecimientos.

- ❖ Es todo tipo de siniestro en los que se produce liberación de agentes contaminantes a las aguas, como los casos de naufragios, colisión, varadura, explosión, incendio.<sup>172</sup>

**f) Incendio:** Hay varias causas que lo provocan como puede ser la combustión espontánea causada por fricción de la carga (algodón, yute, carbón, pólvora, etcétera), alguna falla eléctrica o por negligencia de la tripulación.

---

<sup>172</sup> Castañeda Alzugaray, Adrián (y otros). “Transporte Marítimo”. Trabajo de investigación de la Unidad Profesional Interdisciplinaria de las Ingenierías y de las Ciencias Sociales y Administrativas del Instituto Politécnico Nacional (UPIICSA): <https://prezi.com/lmxd1zedgtx/accidentes-maritimos/>

Por lo que se refiere a las causas o fuentes de los accidentes marítimos tenemos a:

**a) Factor Humano:** Numerosos estudios demuestran que la mayoría de los accidentes marítimos son atribuidos al error humano y a las omisiones de las reglas de seguridad.

Esto puede atribuirse a la escasez de tripulación experimentada, a la insuficiencia de infraestructura de las estructuras de la gestión de seguridad y deficiencia de los procedimientos operacionales y para ello no hay mejor remedio que la capacitación del personal y tomar adecuadas medidas de prevención, máxime si en la mar está en riesgo la vida humana en la mar y la integridad del navío, amén de la carga que viene a bordo.

**b) Pérdida de estabilidad:** Es la propiedad que tiene un buque de recobrar su posición de equilibrio inicial cuando circunstancias exteriores como el viento o la mar lo sacan de ella siendo ésta la causa más preocupante pues al perder una embarcación su equilibrio puede zozobrar.

**c) Irresponsabilidad de los armadores:** Por desgracia sucede, no pasemos desapercibido lo que sucedió con el hundimiento del *Titanic* en donde independientemente de que dicho trasatlántico chocó con un *iceberg* que rompió el casco de la nave, materiales de más baja calidad a la prevista fueron empleadas para su construcción, aquí tenemos un claro ejemplo y por si fuera poco la irresponsable decisión de colocar menos botes salvavidas que trajo consigo mayor número de muertos<sup>173</sup>.

Para evitar todo esto, como lo comenté con antelación es estrictamente necesario que se establezca una política de prevención y aquí se puede hacer las recomendaciones siguientes que dicho sea de paso no son propias de Un Servidor sino de diversos ingenieros navales, capitanes de buques y también las que han derivado de intercambio de puntos de vista entre amigos y colegas:

- El buque debe de estar dotado de:
  - Un equipo separador de agua y de hidrocarburos.
  - Sistema de filtración de hidrocarburos.
  - Detectores y oleómetros.
  - Doble casco.

---

<sup>173</sup> Artículo titulado “¿Que provocó el desastre del Titanic?” obtenido de la página de internet de *National Geographic*: [https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/que-provoco-desastre-del-titanic\\_11390/3](https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/que-provoco-desastre-del-titanic_11390/3)

- Tanques especiales, como en el caso de los buques tanque que los hay para la retención de los deslastres y los respectivos tanques especiales de recepción de tierra).
  - Sistema de limpieza del tanque.
- Conocimientos de primeros auxilios por parte de la tripulación.
  - Conocimientos y experiencia en logística, sobre todo en cuanto a la carga, estiba, desestiba y descarga de la mercancía para mantener el punto de equilibrio del buque y preservar (como ha quedado asentado) la seguridad y protección de la vida humana, el estado de la embarcación y de las mercancías y demás bienes a bordo.
  - Tener pleno conocimiento de las rutas consideradas como peligrosas en la mar, ya sea por la naturaleza misma como Cabo de Hornos con temperaturas bajo cero y olas de ocho metros de alto, así como mares infestados de piratas como lamentablemente sucede en algunas Costas Africanas y del Sudeste Asiático.
  - Que el armador proporcione elementos fehacientes que garanticen la seguridad de la embarcación y su buen estado de navegabilidad.

A continuación analizaremos a detalle los accidentes marítimos, la delimitación de responsabilidad y la regulación jurídica de lo que se debe de hacer cuando lamentablemente haya sucedido una desgracia de ésta índole.

## **8.2.- Salvamento Marítimo.**

El artículo 161 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos define al salvamento marítimo como *“toda actividad realizada con el propósito de auxiliar a una embarcación, o bien para salvaguardar otros bienes que se encuentran en peligro en vías navegables o en zonas marítimas en términos de lo dispuesto por el Convenio de Salvamento Marítimo de 1989”*.<sup>174</sup>

Pero eso no es todo, es importante precisar que el salvamento marítimo siempre va de la mano con operaciones de búsqueda y rescate, la cual ese mismo precepto legal define de manera conjunta como *“toda actividad realizada con el propósito de rastrear y liberar a las personas que se encuentren en cualquier situación de peligro en el mar o en otras aguas”*.<sup>175</sup>

El protocolo a seguir lo señalaremos enseguida de conformidad con lo dispuesto en la citada Ley de Navegación y Comercio Marítimos y por supuesto en el

---

<sup>174</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

<sup>175</sup> Ídem.



Convenio de Salvamento Marítimo de 1989, cuyo nombre correcto es Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo:

- Siempre que se lleven a cabo operaciones de búsqueda, rescate o salvamento, deberá hacerse del conocimiento de la Secretaría de Marina (ya que la organización y dirección del Servicio de Búsqueda y Rescate para la salvaguarda de la vida humana en las zonas marinas mexicanas le corresponderá a ella) de manera inmediata mediante los medios electrónicos disponibles y por escrito en el primer puerto de arribo dentro de las veinticuatro horas siguientes de la llegada de éste.
- Los capitanes o cualquier tripulante de las embarcaciones que se encuentren próximas a otra embarcación o persona en peligro, estarán obligados a prestarles auxilio con el fin de efectuar su rescate y sólo estarán legitimados a excusarse de esta obligación, cuando el hacerlo implique riesgo serio para su embarcación, tripulación, pasajeros o para su propia vida.
- Si lo anterior se incumple habrá consecuencias jurídicas como el nacimiento de responsabilidades civiles o peor aún, la tipificación de algún delito.
- La Secretaría de Marina determinará las estaciones de búsqueda y rescate que deban establecerse en los litorales, de conformidad con lo dispuesto en el reglamento respectivo.
- El salvamento de embarcaciones dentro de la jurisdicción de la capitanía de puerto será coordinado por su titular, quien estará facultado para utilizar los elementos disponibles en el puerto a costa del propietario o naviera de la embarcación de que se trate, por el tiempo necesario que dure la operación.
- El salvador, además del privilegio marítimo que le corresponda, tendrá el derecho de retención sobre la embarcación y los bienes salvados hasta que le sea cubierta o debidamente garantizada la recompensa debida por el salvamento y sus intereses.
- Las operaciones de búsqueda, rescate y salvamento, así como las responsabilidades, derechos y obligaciones de las partes, se registrarán respectivamente por los convenios internacionales en la materia.
- Las partes de una operación de salvamento estarán legitimadas para celebrar contratos de salvamento mediante pólizas internacionales estandarizadas, mismas que serán reconocidas por las autoridades competentes en tanto no se viole lo dispuesto por el tratado internacional de referencia.

Por cuanto hace a las obligaciones del salvador, del propietario y del capitán, podemos enunciar las siguientes:

El salvador tendrá obligación para con el propietario del buque o de otros bienes en peligro:

- a) Efectuar las operaciones de salvamento con la debida diligencia.
- b) Actuar, en el cumplimiento de la obligación especificada en con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) Recabar cuando las circunstancias razonablemente lo exijan, el auxilio de otros salvadores.
- d) Aceptar la intervención de otros salvadores cuando razonablemente así lo pidan el propietario o el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro; no obstante, la cuantía de su recompensa no resultará afectada si se demuestra que tal petición no era razonable

Así mismo el propietario y el capitán del buque o el propietario de otros bienes en peligro tendrán obligación para con el salvador las que se mencionan a continuación:

- a) Colaborar plenamente con él mientras se desarrollen las operaciones de salvamento.
- b) Actuar, cuando presten su colaboración, con la debida diligencia para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) Aceptar, una vez llevados a lugar seguro el buque u otros bienes, la entrega de éstos, cuando así lo pida el salvador y ello sea razonable.

No debemos olvidar que siempre existe la obligación de prestar auxilio y todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre que ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo, aunado a que los Estados Partes adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad a dicho deber no incurriendo el propietario del buque en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán y de igual manera todo Estado Parte, al dictar reglas o adoptar decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general.

En cuanto a los derechos de los salvadores, hay una recompensa que se establece por el salvamento hecho con base en los criterios siguientes:

**a)** Que las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa.

**b)** Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.

**c)** Los criterios para determinar la recompensa son determinados con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta lo siguiente sin atender al orden en que aparecen enumerados en el referido Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo:

- El valor del buque y otros bienes salvados.
- La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- La medida del éxito logrado por el salvador.
- La naturaleza y el grado del peligro.
- La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas.
- El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores.
- El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo.
- La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- La disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento.
- El grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

El pago de la recompensa determinada se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores. No obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus leyes nacionales que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes.

### 8.3.- Averías.

El Dr. Omar Olvera de Luna nos menciona que *“el concepto de las averías es uno de los más complejos en el Derecho Marítimo, toda vez que hasta la etimología de la palabra ‘avería’ es incierta: en general, es utilizado tal término (nos dice), para referirse a daños materiales sufridos por cosas objeto de contratos. Pero específicamente referido el término al Derecho del Mar, tiene una acepción más amplia: ‘daño o gasto no causado como elemento medial para conseguir o tratar de conseguir el fin de lucro de la explotación del buque o toda pérdida pecuniaria extraordinaria en las expediciones marítimas’<sup>176</sup>*, así pues podemos entender que la avería para el caso del Derecho Marítimo consistirá siempre en un daño, menoscabo y/o pérdida sufrida por la embarcación o el cargamento que venga a bordo en razón de una situación extraordinaria para conservar el buen estado, seguridad y garantizar la vida humana en la mar, el buen estado y seguridad de la embarcación en sita y de las mercancías contenidas en dicho bien mueble, ya sea al zarpar de un puerto, durante la travesía y al arribo al puerto de destino o transbordo **OJO** esto siempre se hará de manera intencionada sí pero para preservar la seguridad común como lo explicaremos más a detalle.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos define a las averías en su artículo 157 como *“todo daño o menoscabo que sufra la embarcación en puerto o durante la navegación, o que afecte la carga desde que es embarcada hasta su desembarque en el lugar de destino; así como todo gasto extraordinario en que se incurra durante la expedición para la conservación de la embarcación, de la carga o ambos”*.<sup>177</sup>

Así mismo, la referida Ley en plena concordancia con el Derecho Internacional, nos menciona que las averías se clasifican en:

**a) Avería común o gruesa:** Aquélla en la que el sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común contraído intencionada y razonablemente, se realiza con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación marítima. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

**b) Avería particular o simple:** Aquélla que no deba ser considerada como avería común, aquí el importe de las averías particulares estará a cargo del propietario del bien que sufra el daño o que realice el gasto extraordinario, sin perjuicio de las acciones por responsabilidad que esté legitimado a ejercer contra terceros.

La distinción que haremos entre una y otra es así de sencilla, la avería gruesa es VOLUNTARIA y DELIBERADA, mientras que la avería simple SUELE SER

---

<sup>176</sup> Olvera de Luna, Omar. “Manual de Derecho Marítimo”. Op. Cit. p. 117.

<sup>177</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

**INVOLUNTARIA** y lo explicaremos con el siguiente caso práctico para que quede más claro:

En el caso de la avería gruesa, por su causa común (por eso también se le denomina “avería común”) se produce en beneficio de todos los interesados en el viaje, llámese embarcador, transportista, consignatario o destinatario, la aseguradora, el capitán, la tripulación y los pasajeros; situación de hecho y de Derecho que **NO** sucede con la avería simple, por eso llamada también “particular”, porque aquí ese daño **NO** es para la preservación de la seguridad común y en consecuencia los daños provocados en ésta última únicamente recaen sobre quien los provoca, así mismo la Regla Predominante de las Reglas de York y Amberes me indican “*que en ningún caso se admitirá sacrificio o gasto alguno a menos que haya sido realizado o contraído RAZONABLEMENTE*”.<sup>178</sup>

Dichas Reglas establecen se dividen en letras del alfabeto que me definirán lo que es una avería gruesa y el procedimiento a seguir para la liquidación y pago de ese daño causado, mientras que las que se encuentran identificadas con números romanos me establecen las causales que se considerarán como una avería gruesa, vamos a estudiarlas:

- **REGLA I - ECHAZÓN DE CARGAMENTO**: Ninguna echazón de cargamento será admitida como avería gruesa a menos que tal cargamento se transporte de acuerdo con los usos reconocidos del comercio.
- **REGLA II - DAÑO POR ECHAZÓN SACRIFICIO PARA LA SEGURIDAD COMÚN**: El daño causado a los bienes comprometidos en la aventura marítima común, por, o a consecuencia de un sacrificio realizado para la seguridad común y por el agua que penetre por las escotillas abiertas, o por cualquier otra abertura practicada con el objeto de efectuar una echazón para la seguridad común, será admitido en avería gruesa.

Aquí identificamos perfectamente a la echazón de mercancías la cual se lleva a cabo para darle un punto de equilibrio más estable a la embarcación y que ésta no se vaya a hundir, pues no olvidemos que a bordo de ella hay personas cuya vida humana debe de preservarse.

- **REGLA III – EXTINCIÓN DE FUEGO A BORDO**: El daño causado a un buque y a su cargamento, o a cualquiera de ellos, por agua o de otro modo, incluso el que se produzca al varar o hundir el buque, para extinguir un fuego a bordo, será admitido en avería gruesa; sin embargo, no se efectuará abono alguno por el daño ocasionado por humo, cualquiera que fuese su causa o por el calor del fuego.

---

<sup>178</sup> Reglas de York y Amberes.

A esto se le conoce en el argot marítimo como “admisión de aguas” ya que se le hace una abertura al casco del buque para que con la misma agua de la mar se pueda contrarrestar el fuego.

- **REGLA IV - CORTE DE RESTOS:** La pérdida o daño causados por cortar los restos o partes del buque que previamente hayan sido arrancados o que se hayan perdido por accidente no serán admitidos en avería gruesa.

**OJO** aquí hay un claro ejemplo de lo que **NO** se considerará avería gruesa, en razón de que no se está preservando la seguridad común para los interesados en la navegación o aventura marítima como dicen la B numeral 1 de las Reglas de York y Amberes, entendiendo por éste concepto lo que se transcribe enseguida: *“Existe una aventura marítima común cuando uno o más buques remolcan o empujan a otro u otros buques, siempre que se realice tal operación como actividad comercial y no como salvamento”*.<sup>179</sup>

- **REGLA V - VARADA VOLUNTARIA:** Cuando un buque es varado intencionalmente para la seguridad común, con independencia de si hubiese o no encallado forzosamente, la pérdida o daño a los bienes comprometidos en la aventura marítima común que de ello se derive será admitido en avería gruesa.

Una varada o varadura es genéricamente, tocar fondo y no conlleva ni la pérdida de la embarcación ni la inmovilización definitiva de la misma puesto que un barco puede ser varado de forma voluntaria, puesto en seco para llevar a cabo reparaciones y trabajos de carenado o puede varar de forma habitual en ríos y estuarios con las bajadas de marea. Luego, al subir la marea, el barco vuelve a flote o puede tocar fondo en un instante determinado, varar puntualmente, bien en una barra arenosa bien en una roca y luego seguir navegando con o sin averías o un barco puede varar de forma accidental en una playa y luego ser reflotado o reparado y se diferencia del encallamiento (también llamado “embarrancamiento”) a que esto *“conlleva una inmovilización, casi siempre, definitiva del barco ya sea forma accidental, bien por un error humano o bien por fuerza mayor. No se produce de forma voluntaria (a no ser que exista dolo y conlleva la pérdida total del buque”*.<sup>180</sup>

- **REGLA VI - REMUNERACIÓN POR SALVAMENTO:**

**a.** Los gastos en concepto de asistencia o salvamento, incluidos intereses y costas / gastos legales / asociados a dichos gastos, recaerán sobre la parte a la que correspondan y no serán admisibles en avería gruesa, salvo cuando una de las partes comprometidas en la aventura marítima e implicadas en la asistencia o

---

<sup>179</sup> Ídem.

<sup>180</sup> Página de internet en la red social Facebook de “Naufragios.es” <https://www.facebook.com/naufragiosechegoyen/photos/cual-es-realmente-la-diferencia-entre-varar-y-embarrancarel-otro-d%C3%ADa-subimos-un-/624404330950202/>

salvamento haya abonado, en todo o en parte, la proporción adeudada por otra de las partes implicadas (incluidos intereses y costas / gastos legales) y calculados sobre/en la base de los valores salvados y no sobre los contribuyentes en/a la avería gruesa; la contribución impagada al salvamento debido será abonada en la liquidación a la parte que la pagó y adeudada a la parte en cuyo nombre se haya realizado dicho pago.

**b.** Los gastos en concepto de asistencia o salvamento a que se refiere el párrafo a), anterior, incluirán cualquier remuneración por salvamento en la que se tenga en cuenta la capacidad/destreza profesional y los esfuerzos de los salvadores para evitar/prevenir o aminorar los daños al medio ambiente tal como quedan enunciados en el artículo 13, párrafo 1 (b), del Convenio Internacional de Salvamento de 1989.

**c.** No será admitida en avería gruesa la compensación especial que haya de satisfacer al salvador un armador, en virtud del Artículo 14 del mencionado Convenio, en los términos indicados en el párrafo 4 del mismo o de cualquier otra disposición aplicable de alcance similar.

Para no redundar solamente recordemos que la avería gruesa siempre va a ser un sacrificio que se lleve a cabo antes, durante y después de la navegación que implique una salvaguarda común entre los interesados y que se lleve a cabo de manera intencional sí, pero justificada y racional, así resumimos el contenido de ésta Regla.

- **REGLA VII - DAÑOS CAUSADOS A LAS MÁQUINAS Y CALDERAS:** El daño que se cause a toda máquina y caldera de un buque que se encuentre encallado y en situación de peligro, con el fin de reflotarlo, se admitirá en avería gruesa, siempre que se demuestre que proviene de un acto realmente intencionado de reflotar el buque para la seguridad común, a riesgo de tal daño; pero cuando el buque está a flote ninguna pérdida o daño causado por el funcionamiento de los elementos de propulsión y calderas, será admitido en avería gruesa, bajo ningún concepto.
- **REGLA VIII - GASTOS DE ALIJO DE UN BUQUE EMBARRANCADO Y DAÑOS CONSIGUIENTES:** Cuando un buque está embarrancado y se proceda a la descarga del cargamento, provisiones y combustibles del mismo, a de cualquiera de ellos, en circunstancias tales que esa medida constituya un acto de avería gruesa, los gastos extra de alijo, alquiler de gabarras y reembarque (si se realizan), y cualquier pérdida o daño a los bienes comprometidos en la aventura marítima común a consecuencia de ello, serán admitidos en avería gruesa.

Ésta Regla se relaciona mucho con las referentes a la echazón de mercancías ya que el vocablo “alijo” se refiere a aligerar el buque, conforme lo dispuesto en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria.

**REGLA IX - EFECTOS PROVISIONES DEL BUQUE QUEMADOS COMO COMBUSTIBLE:** El cargamento, los efectos y las provisiones del buque, o cualquiera de ellos, que en caso de peligro hubiera sido necesario consumir como combustible para la seguridad común, serán admitidos en avería gruesa, pero cuando tal admisión se haga por el importe de los efectos y las provisiones del buque, la masa de avería gruesa será acreditada con el importe estimado del combustible que el buque hubiera consumido para proseguir el viaje previsto.

**REGLA X - GASTOS EN PUERTO DE REFUGIO, ETC.:**

**a. (i)** Cuando un buque haya entrado en un puerto a lugar de refugio o haya vuelto a su puerto o lugar de carga a causa del accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que exijan esta determinación para la seguridad común, los gastos de entrada en tal puerto o lugar serán admitidos como avería gruesa; y cuando el buque vuelva a salir nuevamente, con todo, o parte del cargamento primitivo, los gastos correspondientes de salida de tal puerto o lugar, que sean consecuencia de la entrada o retorno, serán asimismo admitidos en avería gruesa.

Cuando un buque se encuentre en puerto o lugar de refugio y haya de ser trasladado necesariamente a otro puerto o lugar porque las reparaciones no pueden efectuarse en el primer puerto o lugar, las estipulaciones de esta Regla serán de aplicación al segundo puerto a lugar como si se tratara de un puerto o lugar de refugio y los gastos de tal traslado, incluyendo las reparaciones provisionales y el remolque, se admitirán en avería gruesa.

**(ii)** Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán a la prolongación del viaje producido por aquel traslado.

**b. (i)** Los gastos de manipulación a bordo o descarga del cargamento, combustible o provisiones, ya sean en un puerto o lugar de carga, de escala o refugio, se admitirán en avería gruesa, cuando la manipulación o descarga fuesen necesarias o para la seguridad común o para permitir reparar las averías causadas al buque por sacrificio o accidente, si tales reparaciones fueran necesarias para proseguir el viaje con seguridad, excepto en aquellos casos en que la avería del buque se descubra en un puerto o lugar de carga o de escala sin que haya ocurrido ningún accidente o circunstancia extraordinaria durante el viaje en relación con tal avería.

**(ii)** Los gastos de manipulación del cargamento a bordo o la descarga del cargamento, combustible o provisiones no se admitirán en avería gruesa cuando se haya incurrido en ellos únicamente con el fin de reestibarlos a consecuencia de cualquier alteración en la estiba sobrevenida durante el viaje, a menos que tal medida sea necesaria para la seguridad común.

**c.** Siempre que los gastos de manipulación o descarga del cargamento, combustible y provisiones se admitan en avería gruesa, los gastos de almacenaje, incluyendo los de seguro contraídos razonablemente, el reembarque y la estiba de dicho cargamento, combustible o provisiones serán igualmente admitidos en



avería gruesa. Las estipulaciones de la Regla XI se aplicarán al período extraordinario de paralización ocasionado por las operaciones de reembarque y reestiba.

Pero si el buque es condenado o no prosigue su viaje original, los gastos de almacenaje serán admitidos en avería gruesa solamente hasta la fecha de la condena del buque o la del abandono del viaje, o hasta la fecha de la terminación de la descarga si la declaración de la condena o abandono del viaje se produce antes de dicha fecha.

- **REGLA XI - SALARIOS MANUTENCIÓN DE LA TRIPULACIÓN OTROS GASTOS OCASIONADOS PARA GANAR PUERTO DE REFUGIO EN ESTE PUERTO, ETC.:**

**a.** Los salarios y manutención devengados razonablemente por el Capitán, oficiales y demás tripulantes y el combustible y provisiones consumidos durante la prolongación del viaje ocasionada por la entrada del buque en un puerto o lugar de refugio o por su retorno al puerto o lugar de carga, serán admitidos en avería gruesa cuando los gastos de entrada en dicho puerto o lugar se admitan con el mismo carácter, de conformidad con la Regla X (a)

**b.** A los efectos de esta y de las demás Reglas, se considerarán salarios todos los pagos hechos al Capitán, oficiales y tripulantes, o en su beneficio, tanto si tales pagos son impuestos por ley a los armadores, como si resultan de las condiciones o cláusulas de los contratos de trabajo.

**c. (i)** Cuando un buque haya entrado o sido detenido en un puerto o lugar a consecuencia de accidente, sacrificio u otras circunstancias extraordinarias que lo hagan necesario para la seguridad común, o para permitir que se repare el daño causado al buque por sacrificio o accidente, si las reparaciones fuesen necesarias para proseguir el viaje con seguridad, el combustible y provisiones consumidos durante el período extraordinario de detención en tal puerto o lugar hasta que el buque esté o hubiera debido estar listo para continuar su viaje, serán admitidos en avería gruesa, exceptuados el combustible y provisiones consumidos durante las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

**(ii)** Los gastos de puerto devengados durante el período extraordinario de detención, del mismo modo, serán admitidos en avería gruesa exceptuados los gastos devengados únicamente por razón de las reparaciones no admisibles en avería gruesa.

**(iii)** Sin embargo cuando las averías del buque se descubran en un puerto o lugar de escala sin que ningún accidente u otra circunstancia extraordinaria en relación con éstas averías se haya producido durante el viaje, entonces el combustible y provisiones consumidos y los gastos de puerto devengados durante el período extra de detención, con motivo de la reparación de las averías así descubiertas,

no serán admitidos en avería gruesa, aún en el caso de que las reparaciones sean necesarias para continuar con seguridad el viaje.

**iv** – Cuando el buque sea condenado o no continúe su viaje original, el combustible y las provisiones consumidas y los gastos de puerto se admitirán en avería gruesa solamente hasta:

- La fecha en que el buque fuera condenado o.
- La del abandono del viaje.
- O hasta la fecha de terminación de la descarga de las mercancías, en el caso de condena del buque o abandono antes de esa fecha.

**d.** El coste de las medidas adoptadas para evitar o aminorar el daño al medio ambiente será admitido en avería gruesa cuando resulte de todas o alguna de las siguientes circunstancias:

**(i)** Cuando formen parte de la operación llevada a cabo para la seguridad común que, de haber sido adoptada por alguien ajeno a la aventura marítima común, le hubiera dado derecho a remuneración por salvamento;

**(ii)** cuando sean necesarias para la entrada en o salida de cualquier puerto o lugar en las circunstancias citadas en la Regia X (a);

**(iii)** cuando sean necesarias para que el buque permanezca en puerto o lugar en las circunstancias descritas en la Regla X (a). Pero cuando se produzca una fuga o liberación de sustancias contaminantes, el coste de las medidas adicionales requeridas para evitar o aminorar la contaminación o el daño medioambiental no será admitido en avería gruesa;

**(iv)** cuando sean necesarias para la descarga, almacenaje o reembarque del cargamento siempre que el coste de estas operaciones fuera admisible en avería gruesa.

Tanto en el Derecho Nacional como en el Internacional, los salarios de los trabajadores tendrán el primer orden de prelación para su pago y en el Derecho Marítimo no puede ser la excepción y aquí las Reglas de York y Amberes están siendo perfectamente claras en éste aspecto y cuando llegemos al capítulo correspondiente del Concurso Mercantil en el Derecho Marítimo en la presente obra desglosaremos más a detalle ese orden de pago a los acreedores.

**REGLA XII - DAÑOS CAUSADOS AL CARGAMENTO EN LA DESCARGA, ETC.:** Las pérdidas o daños sufridos por el cargamento, el combustible o las provisiones como consecuencia de las operaciones de manipulación, almacenaje, reembarque y estiba, serán abonados en avería gruesa, tan solo cuando el coste de tales operaciones sea admitido como avería gruesa.

### **REGLA XIII - DEDUCCIONES DEL COSTO DE LAS REPARACIONES:**

**a.** Las reparaciones que se admitan en avería gruesa no estarán sujetas a deducciones por diferencia de “nuevo a viejo” cuando el material viejo se sustituya en su totalidad o en parte, por nuevo, a menos que el buque tenga más de quince años, en cuyo caso la deducción será de un tercio. Las deducciones se regularán por la edad del buque, a contar desde el 31 diciembre del año en que terminó su construcción hasta la fecha en que se produjo el acto de avería gruesa, excepto por lo que respecta a aislamientos, botes salvavidas y similares, aparatos y equipos de comunicación y navegación, máquinas y calderas, para los cuales las deducciones se regularán según la edad de las partes particulares a que se aplique.

**b.** Las deducciones se efectuarán solamente sobre costo del nuevo material o de sus partes, una terminados y listos para ser instalados a bordo. Ninguna deducción se hará respecto a provisiones, pertrechos, anclas y cadenas. Los gastos de dique y de varadero y los de movimiento del buque se abonarán en su totalidad.

**c.** Los gastos de limpieza, pintura o rascado de fondos no se admiten en avería gruesa a menos que los fondos hayan sido pintados o rascados dentro de los doce meses anteriores al acto de avería gruesa, en cuyo caso dichos gastos se admitirán por mitad.

Las cuestiones fiscales siempre van a intervenir en las actividades empresariales y por supuesto la navegación no está exenta de ello, pero sobre éste apartado además de lo que nos digan las Reglas de York y Amberes, es importante que nos acerquemos con un contador para que él, con sus conocimientos en la materia nos indica si todo daño, perjuicio, pérdida y/o menoscabo que sea calificado como avería gruesa es o no deducible, debiendo revisar principalmente el Código Fiscal de la Federación y la Ley del Impuesto Sobre la Renta, los cuales son los principales ordenamientos que en México establecen las reglas de operación y condicionantes de las deducciones fiscales.

### **REGLA XIV - REPARACIONES PROVISIONALES:**

**a.** Cuando se efectúen reparaciones provisionales a un buque para la seguridad común o por daños causados en un sacrificio de avería gruesa, ya sea en un puerto de carga, de escala o de refugio, será admitido en avería gruesa el coste de tales reparaciones.

**b.** Cuando a fin de permitir el término del viaje, se efectúen reparaciones provisionales de un daño producido por un accidente fortuito, el coste de éstas será admitido en avería gruesa sin tener en cuenta la economía para otros intereses, si la hubiera, pero solamente hasta alcanzar la suma de gastos economizada que se hubiera devengado y abonado en avería gruesa, de no haberse realizado en aquel lugar éstas reparaciones. Sin embargo a efectos de

éste párrafo solamente, el coste de las reparaciones provisionales a tener en consideración quedará limitado al importe en que las provisionales efectuadas en el puerto de carga, escala o refugio, unido al de las definitivas que, eventualmente, se realicen o estén sin efectuar al prepararse la liquidación, a la depreciación razonable del valor del buque al finalizar el viaje, exceda del coste de las definitivas que hubieran podido efectuarse en el puerto de carga, de escala o de refugio.

c. No se hará deducción alguna por diferencia de “nuevo a viejo” en el coste de las reparaciones provisionales que se abone en avería gruesa.

- **REGLA XV - PÉRDIDA DE FLETE:** La pérdida de flete resultante de una pérdida o daño del cargamento será bonificada en avería gruesa, tanto si es causada por acto de avería gruesa, como si la pérdida o daño del cargamento se abona con tal carácter. Del importe del flete en bruto perdido se deducirán los gastos en que el propietario del mismo hubiese incurrido para ganarlo, pero que no ha efectuado por causa del sacrificio.

Aquí solamente quiero resaltar que cuando las partes involucradas en una avería gruesa no logren ponerse de acuerdo en cuanto al pago del flete es cuando la aseguradora va a intervenir para no dejar desprotegida a la empresa naviera o al naviero, según sea el caso y que éste concepto por el transporte que prestó o por el buque que haya fletado, si es que él es el fletante del navío.

- **REGLA XVI - VALOR QUE DEBE ADMITIRSE PARA LA CARGA PERDIDA O AVERIADA POR SACRIFICIO:**

a. El valor que debe admitirse en avería gruesa por daño o pérdida del cargamento sacrificado por este hecho será el importe de la pérdida sufrida basado en el precio en el momento de la descarga, establecido mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura en base del valor del embarque. El precio en el momento de la descarga incluirá el coste del seguro flete, salvo que este flete no esté en riesgo para el cargamento.

b. Cuando una mercancía así averiada sea vendida y el importe del daño no se haya convenido de otra forma, la pérdida que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el producto neto de la venta el valor neto de las mercancías en estado sano, computándose éste de la forma establecida en el párrafo primero de esta Regla.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos trata de esclarecer esto lo cual veremos más adelante una vez que terminemos de explicar lo que son las averías gruesas.

- **REGLA XVII - VALORES CONTRIBUYENTES:**

**a. (i)** La contribución a la avería gruesa se establecerá sobre los valores netos reales de las propiedades a la terminación de la aventura, salvo que el valor del cargamento acreditado sea el del momento de la descarga, éste mediante la factura comercial entregada al receptor o a falta de tal factura, mediante el valor del embarque.

**(ii)** El valor de la mercancía incluirá el costo del seguro y el flete, salvo que el flete no esté en riesgo para el cargamento y previa deducción de las pérdidas o averías sufridas por la mercancía antes o durante la descarga. El valor del buque será estimado sin tomar en consideración el beneficio o detrimento que pueda representar cualquier contrato de fletamento por tiempo o a casco desnudo al que esté sujeto el buque.

**b.** A estos valores se añadirá el importe de las propiedades sacrificadas admitido en avería gruesa si no está ya incluido. Del flete y del precio del pasaje en riesgo serán deducidos los gastos y remuneración de la tripulación que no se hubieran devengado para ganar el flete si el buque y el cargamento se hubiesen perdido totalmente en avería deducirán ellas que da lugar a la avería gruesa, excepto cuando los mismos se admitan avería gruesa o recaigan sobre el buque virtud de premio de compensación especial previsto en el artículo 14 del Convenio Internacional sobre Salvamento de 1989 o en cualquier provisión substancialmente similar.

**c.** En las circunstancias previstas en el tercer párrafo de la Regla G, el cargamento y otros bienes contribuirán según su valor en el momento de la entrega en el destino previsto, a menos que sean vendidos o enajenados de otro modo antes de dicho destino, y el buque contribuirá según su valor neto real en el momento de completar la descarga de la mercancía.

**d.** Cuando un cargamento es vendido en el curso del viaje contribuirá a la avería gruesa por el producto neto de la venta.

**e.** El correo, los equipajes y efectos personales de los pasajeros y los vehículos privados a motor que les acompañen, no contribuirán a la avería gruesa.

No olvidemos que el Derecho como Ciencia Social que es y ya lo hemos mencionado siempre va a tener diversos resultados y jamás serán exactos pues no es una Ciencia Exacta (valga la cacofonía) como sí lo son las Matemáticas pero trata de ser lo más justo posible y se buscarán elementos fehacientes con los cuales se pueda comprobar el valor que se tomará en cuenta en el caso de daños y/o pérdidas causadas a las mercancías en razón de una avería gruesa.

- **REGLA XVIII - AVERÍAS AL BUQUE:** El importe que se admitirá en avería gruesa por daño o pérdida sufridos por el buque, sus máquinas aparejos, cuando sean consecuencia de un acto de avería gruesa, será el siguiente:

**(a)** En caso de reparación o renovación, El costo real y razonable de reparar o daño o pérdida de acuerdo con la Regla XIII.

**(b)** Cuando no se repare o renueve, La depreciación razonable derivada de tal daño o pérdida, pero que no exceda del costo estimado de las reparaciones.

No obstante, cuando el buque sea pérdida total o el costo de las reparaciones del daño excediera del valor del buque una vez reparado, el importe que se admitirá en avería gruesa será la diferencia entre el valor estimado del buque en estado sano después de deducir el costo estimado de las reparaciones que no sean admisibles en avería gruesa y el valor del buque en su estado de avería, pudiendo ser determinado este valor por el producto neto de su venta si la hubiere.

- **REGLA XIX - MERCANCÍAS NO DECLARADAS O FALSAMENTE DECLARADAS:**

**a.** El daño o pérdida causado a las mercancías cargadas sin conocimiento del armador o de su agente o por las que intencionadamente hubiesen sido objeto de una falsa declaración en el momento del embarque, no se abonarán en avería gruesa, pero tales mercancías estarán sujetas a la correspondiente contribución si se salvaran.

**b.** La pérdida o daño causado a las mercancías que hayan sido falsamente declaradas al embarque por un valor inferior al real, se abonarán sobre la base del valor declarado, pero contribuirán con su valor real.

- **REGLA XX - ADELANTO DE FONDOS:**

**a.** La pérdida patrimonial sufrida por los dueños de los bienes vendidos con el fin de obtener fondos para sufragar desembolsos de avería gruesa será admitida en avería gruesa.

**b.** El coste del seguro de las cantidades adelantadas para pagar los gastos de avería gruesa será igualmente admitido.

- **REGLA XXI – INTERESES SOBRE LAS PÉRDIDAS ABONADAS EN AVERÍA GRUESA:**

**a.** Sobre el importe de los gastos, sacrificios y bonificaciones admitidos en avería gruesa se abonará un interés hasta tres meses después a contar desde la fecha de emisión del reglamento de liquidación de avería gruesa, haciendo la debida bonificación por los pagos a cuenta realizados por los intereses contribuyentes o detraídos del fondo de depósitos de avería gruesa.

b. Cada año la Asamblea del Comité Marítimo Internacional decidirá el tipo de interés aplicable y éste se utilizará para calcular el importe del interés durante el año siguiente.

- **REGLA XXII- RÉGIMEN DE LOS DEPÓSITOS EN METÁLICO:** Cuando se hayan constituido depósitos en metálico en garantía de la contribución del cargamento a la avería gruesa, a los gastos de salvamento o gastos especiales, estos depósitos deberán ser ingresados sin dilación alguna, en una cuenta especial, abierta conjuntamente a nombre de un representante designado por el armador y de un representante designado por los depositantes, en un Banco convenido por las partes. La suma así depositada, juntamente con los intereses acumulados, si los hubiere, se conservará como garantía para el pago a las partes acreedoras en razón de la avería gruesa, de los gastos de salvamento o especiales, pagaderos por la carga y en atención a los cuales se han constituido los depósitos. Los pagos a cuenta o los reembolsos de depósitos podrán ser hechos con la autorización escrita del liquidador. Estos depósitos, pagos o reembolsos serán efectuados sin perjuicio de las obligaciones definitivas de las partes.

En cuanto analicemos la parte adjetiva de las averías gruesas, esto quedará más claro.

- **REGLA XXIII - PRESCRIPCIÓN APLICABLE EN AVERÍA GRUESA:**

a. A menos que cualquier ley/disposición legal, de carácter imperativo, disponga otra cosa se aplicará:

(i) A todos los derechos de contribución en avería gruesa, incluidos los derivados de compromisos/obligaciones de resarcimiento y de garantías de avería gruesa, la de un año a partir de la emisión del reglamento de liquidación, a no ser que se haya iniciado una acción por la parte que reclame la contribución. Si bien transcurridos seis años desde la fecha en que termine la aventura marítima, no podrá ejercerse acción alguna por la parte que reclame la mencionada contribución

(ii) Después de finalizada la aventura marítima, estos plazos podrán ser ampliados por acuerdo entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores.

b. Esta Regla no será de aplicación entre las partes implicadas en la avería gruesa y sus respectivos aseguradores.

Por supuesto que todo derecho y toda obligación no serán eternos y es por ello que aparece la figura de la prescripción que es el plazo legal que tengo para ejercer mi derecho o cumplir con mi obligación, según sea el caso y obvio no deja de existir pero ya no podrá ser exigible ante autoridad competente y se convierte en una obligación natural.

Ahora sí vamos a ver ¿cómo se opera para que las averías gruesas se puedan cobrar? Los pasos a seguir son los siguientes:

1.- Primeramente para que haya una obligación a cumplir y un derecho a ejercer, en éste caso, tiene que **NACER a la vida jurídica la AVERÍA GRUESA la cual SIEMPRE va a ser decidida por el capitán**, quien así deberá asentarla en el Libro Oficial de Navegación (Diario de Navegación) señalando con toda claridad la fecha, hora y lugar del suceso, las razones y motivos de sus decisiones, así como las medidas tomadas sobre éstos hechos.

2.- Se deberá declarar **INMEDIATAMENTE DESPUÉS DE PRODUCIDOS LOS ACTOS O HECHOS CAUSANTES DE LA AVERÍA GRUESA** ante la Secretaría de Marina la citada avería gruesa y esto lo pueden hacer indistintamente el capitán o el propietario o el naviero de la embarcación afectada.

**NOTA IMPORTANTE:** Si ninguna de las personas citadas con antelación declaran la avería común cualquier interesado podrá solicitarlo al Juez de Distrito en Materia de lo Civil, para que éste la declare teniendo un plazo de SEIS MESES contados a partir desde el día de la llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que dio lugar a la avería común.

Estando de acuerdo las partes en la declaración de avería común, procederán a nombrar de común acuerdo a un ajustador para que realice la liquidación correspondiente.

3.- Para el caso de controversia entonces se presentará ante el Juez de Distrito en Materia Civil (competente para éstos casos) la demanda correspondiente y si la avería gruesa sucede en el primer puerto de arribo aquí conocerá ese mismo juzgador de esa misma materia pero en cuanto a la competencia territorial, será la respectiva al primer puerto de arribo.

4.- Cuando se haya producido un acto de avería común, los consignatarios de las mercancías que deban de contribuir a ésta tienen la obligación de firmar el compromiso de avería **ANTES de que se les entreguen sus mercancías y a efectuar un depósito en dinero u otorgar garantía a satisfacción del propietario o naviero del buque para responder al pago que les corresponde, pudiendo por supuesto los citados consignatarios formular todas las reservas que crea oportunas y a falta de depósito o de garantía, el propietario o el naviero según sea el caso tiene el derecho de retenerles sus mercancías hasta que se cumpla con éstas obligaciones.**

#### **NOTAS IMPORTANTES:**

- El **COMPROMISO DE AVERÍA** es un documento firmado por el consignatario y en el cual éste se obliga a cumplir aquello que los liquidadores designados en el documento establezcan. Dicho liquidador



puede ser una aseguradora o un Corredor Público en su carácter de perito valuador.

- La declaración de avería **NO** afecta las acciones particulares que puedan tener el naviero o los dueños de la carga.
- Las acciones derivadas de la avería común **PRESCRIBEN EN EL LAPSO DE UN AÑO**, contado a partir de la fecha de llegada al primer puerto de arribo, después del suceso que haya dado lugar a la declaración de avería común **SALVO** que se haya firmado un compromiso de avería, pues aquí las acciones **PRESCRIBEN EN UN TÉRMINO DE CUATRO AÑOS** contados a partir de la fecha de su firma.

#### 8.4.- Abordaje.

El artículo 152 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos me define al abordaje como *“la colisión ocurrida entre dos o más embarcaciones o entre éstas y artefactos navales flotantes”*<sup>181</sup>. Cabe indicar que si después del abordaje, una embarcación naufragare en el curso de su navegación a puerto, su pérdida será considerada como consecuencia del abordaje, salvo prueba en contrario.

Nos indica de igual manera que en su aspecto náutico, las embarcaciones deberán cumplir con las obligaciones establecidas en el Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes de primera mano y para todos los casos de abordaje se resolverán de conformidad con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, sin perjuicio del derecho de limitar la responsabilidad establecida en la citada Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

¿Qué podemos mencionar acerca del Convenio Internacional sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes?:

**1.-** Aplicará a todos los buques en alta mar y en todas las aguas que tengan comunicación con ella y sean navegables por los buques de navegación marítima.

**2.-** Ninguna disposición de la presente impedirá la aplicación de reglas especiales, establecidas por la autoridad competente para las radas, puertos, ríos, lagos o aguas interiores que tengan comunicación con alta mar y sean navegables por los buques de navegación marítima. Dichas reglas especiales deberán coincidir en todo lo posible con lo dispuesto con éste Tratado Internacional.

**3.-** Ninguna disposición de ésta Convención impedirá la aplicación de reglas especiales establecidas por el Gobierno de cualquier Estado en cuanto a utilizar luces de situación y señales luminosas, marcas o señales de pito adicionales para buques de guerra y buques navegando en convoy o en cuanto a utilizar luces de

---

<sup>181</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

situación y señales luminosas o marcas adicionales para buques dedicados a la pesca en flotilla y en la medida de lo posible, dichas luces de situación y señales luminosas marcas o señales de pito adicionales serán tales que no puedan confundirse con ninguna luz, marca o señal autorizada en otro lugar del Tratado.

**4.-** Siempre que el gobierno interesado considere que un buque de construcción especial, o destinado a un fin, especial, no pueda cumplir plenamente con lo dispuesto en alguna de las presentes reglas sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, tal buque cumplirá con otras disposiciones sobre número, posición, alcance o sector de visibilidad de las luces o marcas, y sobre la disposición y características de los dispositivos de señales acústicas, que a juicio de su gobierno representen respecto de ese buque el cumplimiento que más se aproxime a lo dispuesto en el presente Tratado Internacional.

**5.-** Ninguna disposición de la presente Convención eximirá a un buque, o a su propietario, al capitán o a la dotación del mismo, de las consecuencias de cualquier negligencia en el cumplimiento del presente o de negligencia en observar cualquier precaución que pudiera exigir la práctica normal del marino o las circunstancias especiales del caso.

**6.-** En la interpretación y cumplimiento del presente Tratado se tomarán en consideración todos aquellos peligros de navegación y riesgos de abordaje y todas las circunstancias especiales, incluidas las limitaciones de los buques interesados, que pudieran hacer necesario apartarse de éste, para evitar un peligro inmediato.

**7.-** Todos los buques mantendrán en todo momento una eficaz vigilancia visual y auditiva, utilizando así mismo todos los medios disponibles que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para evaluar plenamente la situación y el riesgo de abordaje.

**8.-** Por cuanto a la velocidad de seguridad, todo buque navegará en todo momento a una velocidad de seguridad tal que le permita ejecutar la maniobra adecuada y eficaz para evitar el abordaje y pararse a la distancia que sea apropiada a las circunstancias y condiciones del momento.

**9.-** Por lo que respecta al riesgo de abordaje, se debe de tomar en cuenta lo siguiente:

**a)** Cada buque hará uso de todos los medios de que disponga y que sean apropiados a las circunstancias y condiciones del momento, para determinar si existe riesgo de abordaje.

En caso de duda, se considerará que el riesgo existe.

**b)** Si se dispone de equipo radar y funciona correctamente, se utilizará en forma adecuada, incluyendo la exploración a gran distancia para tener pronto conocimiento del riesgo de abordaje, así como el punteo radar u otra forma análoga de observación sistemática de los objetos detectados.

**10.-** En tratándose de las maniobras para evitar el abordaje, debemos considerar lo siguiente:

**a)** Si las circunstancias del caso lo permiten, toda maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será llevada a cabo en forma clara, con la debida antelación y respetando las buenas prácticas marineras.

**b)** Si las circunstancias del caso lo permiten, los cambios de rumbo y/o velocidad que se efectúen para evitar un abordaje serán lo suficientemente amplios para ser fácilmente percibidos por otro buque que los observe visualmente o por medio del radar. Deberá evitarse una sucesión de pequeños cambios de rumbo y/o velocidad.

**c)** Si hay espacio suficiente, la maniobra de cambiar solamente de rumbo puede ser la más eficaz para evitar una situación de aproximación excesiva, a condición de que se haga con bastante antelación, sea considerable y no produzca una nueva situación de aproximación excesiva.

**d)** La maniobra que se efectúe para evitar un abordaje será tal que el buque pase a una distancia segura del otro. La eficacia de la maniobra se deberá ir comprobando hasta el momento en que el otro buque esté pasado y en franquía.

**e)** Si es necesario con objeto de evitar el abordaje o de disponer de más tiempo para estudiar la situación, el buque reducirá su velocidad o suprimirá toda su arrancada parando o invirtiendo sus medios de propulsión.

**f)** Los buques que en virtud de cualquiera de las presentes reglas tengan la obligación de no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque maniobrarán prontamente, cuando así lo exijan las circunstancias, a fin de dejar espacio suficiente para permitir el tránsito seguro del otro buque, además de que los buques tienen la obligación de no estorbar el tránsito o tránsito seguro de otro buque no quedarán exentos de dicha obligación cuando se aproximen al otro buque con riesgo de que se produzca un abordaje y, al efectuar las maniobras, respetarán rigurosamente lo dispuesto en presente Tratado Internacional y cuando los dos buques se aproximen el uno al otro con riesgo de que se produzca un abordaje, el buque cuyo tránsito no deba ser estorbado seguirá estando plenamente obligado a cumplir con lo dispuesto en ésta Convención.

Respecto de la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, podemos resaltar lo siguiente:

**1.-** En caso de abordaje, ocurrido entre navíos de mar o entre navíos de mar y barcos de navegación interior, las indemnizaciones que correspondan en atención a los daños causados a los buques, a las cosas o personas que se encuentren a bordo, quedan reglamentados de acuerdo con las disposiciones siguientes, sin que para ello sea de tomarse en cuenta las aguas en donde se hubiese producido el abordaje.

**2.-** Si el abordaje fuere fortuito, si fuere debido a un caso de fuerza mayor, o si hubiere duda sobre las causas del abordaje, los daños los sufrirán quienes los hayan recibido. Ésta disposición será igualmente aplicable en el caso de que, ya sean los buques, ya sea uno de ellos, se encuentren anclados en el momento del accidente.

**3.-** Si el abordaje fuere originado por culpa de uno de los buques, la reparación de los daños incumbirá a aquél que haya tenido la culpa.

**4.-** Si la culpa fuese común, la responsabilidad de cada uno de los buques será proporcional a la gravedad de las culpas que tengan respectivamente; sin embargo, si según las circunstancias, no fuere posible establecer la proporción, o si las culpas aparecen ser equivalentes, la responsabilidad se dividirá por partes iguales.

Los daños causados, ya sea a los buques, a sus cargamentos o a los objetos u otros bienes de las tripulaciones, de los pasajeros o de otras personas que se encuentren a bordo, los pagarán las embarcaciones culpables, en la proporción indicada, sin solidaridad con respecto a terceros.

A los navíos culpables se les considerará responsables solidariamente, respecto a terceros, por los perjuicios ocasionados por muerte o heridas, salvo apelación del que hubiere pagado una parte superior a la que, de conformidad con el primer párrafo del presente artículo, deba pagar en definitiva.

Corresponderá a las legislaciones nacionales determinar, por lo que a dicha apelación se refiere, el alcance y los efectos de las disposiciones contractuales o legales que limiten la responsabilidad de los dueños de buques con respecto a personas que se encontraren a bordo.

**4.-** Cualquiera acción por reparación de daños y perjuicios sufridos a consecuencia de un abordaje, no estará subordinada ni a protesta ni a ninguna otra formalidad especial, amén de señalarse que no habrá ningunas presunciones legales de culpa respecto a la responsabilidad del abordaje.

**5.- Toda acción por reparación de daños, prescribirá después de transcurridos dos años contados desde la fecha del acontecimiento.**

Ahora bien, es importante precisar que para los casos de abordaje con otra embarcación en remolque, si la dirección del remolque estaba a cargo de la

remolcada, el convoy será considerado como una sola unidad de transporte para los fines de la responsabilidad frente a terceros, pero si la dirección de la maniobra estaba a cargo de la remolcadora, la responsabilidad recaerá sobre ésta.

Las acciones derivadas del abordaje prescribirán en dos años contados a partir de la fecha del accidente y en caso de que se tenga derecho de repetir en razón de haberse pagado por otras personas también responsables, éste prescribirá al cabo de un año contado a partir de la fecha del pago, lo cual guarda perfecta correlación con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje.

### 8.5.- Limitación de responsabilidad civil.

Primero que nada definamos a la **RESPONSABILIDAD CIVIL**, para saber ¿qué es, cuál es su esencia y su finalidad? Y con base en ello ¿cómo se delimita?

El jurista español (que en paz descanse) Luis Díez-Picazo nos indica que *“la responsabilidad civil es la obligación de resarcir que surge como consecuencia del daño provocado por un incumplimiento contractual (responsabilidad contractual) o de reparar el daño que ha causado a otro con el que no existía una vínculo previo (responsabilidad extracontractual), sea en naturaleza o bien por un equivalente monetario, habitualmente el pago de una indemnización de perjuicios”*.<sup>182</sup>

De aquí podemos desprender dos conceptos muy importantes, primeramente que la responsabilidad civil puede ser contractual o extracontractual, en éste último caso hablamos de una violación a la Ley y puede acarrear o no consigo un delito o una infracción administrativa, mientras que por el primer concepto no es más que un incumplimiento a un contrato que también puede aparejar consigo un delito o una infracción administrativa.

Es innegable que para el tema de la delimitación de la responsabilidad civil tiene que haber una cuantificación del daño y su relación con el seguro se inscribe en la problemática general del análisis económico del Derecho, algo bastante interesante ¿verdad? Bien pues es aquí como el Derecho intenta descubrir el análisis socio-económico, intenta descubrir unidad y estructura en los diversos elementos de la Legislación revelando sus propósitos y consecuencia y permitiendo cierto grado de predicción si se me permite la expresión ya que la responsabilidad civil, nace junto con el seguro como uno de los sistemas que ha ideado la sociedad para hacer frente al riesgo.

La responsabilidad civil entonces contribuirá a restablecer la Justicia y la Paz Social, a compensar a las víctimas de accidentes, daños y perjuicios causados y a prevenir actividades o actitudes potencialmente dañinas, siendo estos objetivos representativos de los intereses de toda la sociedad.

---

<sup>182</sup> Díez-Picazo. Luis y Antonio Gullón. *“Sistema de Derecho Civil. Volumen II”*. Ed. Tecnos. España. 1989. p. 591.

Sobre ésta base, estamos de acuerdo que ¿es necesario que la Legislación establezca un equilibrio adecuado para coordinar los objetivos compensatorios con los preventivos y restaurativos? Las otras preguntas pueden ser ¿porqué? Y ¿para qué? No olvidemos que al momento de que se ocasionan daños y perjuicios la compensación o mejor dicho el pago por tales acompañan a la prevención de alguna u otra manera ¿en qué sentido? En que si se tuvo el debido cuidado no ha lugar con el que se indemnice a persona alguna ¿estamos de acuerdo, no sé si me doy a entender? Es decir para que haya el pago por un daño y/o perjuicio causado invariablemente tiene que existir tal, caso contrario ¿qué es lo que se va a pagar? Solamente el servicio prestado en tratándose de un transporte marítimo de mercancías por ejemplo, pero si sobre ésta actividad completamente legal deviene una situación que haya damnificado a alguna de las partes que intervinieron no sólo en la celebración de ese acto jurídico, sino en la realización de la navegación es entonces cuando va a surgir más que una obligación una responsabilidad, consecuencia del incumplimiento de una obligación (responsabilidad contractual) o de alguna negligencia o indebido cuidado en el hacer, no hacer, dar o no dar de la persona que ocasionó dicho menoscabo (responsabilidad extracontractual) y es aquí cuando la multicitada responsabilidad civil se delimita en razón de que no siempre una de las partes que acabamos de mencionar tiene la culpa, lo cual me permito ilustrar con el siguiente ejemplo:

Resulta ser que la empresa **IMPORTACIONES Y EXPORTACIONES DE MÉXICO, S.A. DE C.V.** exportó diversas frutas originarias de México hacia China y los contenedores en donde venían embalados los empaques donde se contenían dichas frutas no contenían la temperatura adecuada para que dichas mercancías (definidas así a la luz de la Ley Aduanera), llegaron a su destino en un estado ya no del todo atractivo para que se puedan comer sin que estén echados a perder (como cuando el aguacate se oxida, o cuando el plátano ya está más maduro y su cáscara tiende a ennegrecerse y su consistencia se hace más suave por ejemplo), produciéndose las siguientes consecuencias jurídicas:

**a)** El comprador en China ya no va a querer esas mercancías, entonces ¿aquí el exportador mexicano va a perder su dinero y su reputación? Se puede negociar a que las reciba sí, pero si algo sucede mucho con nuestros hermanos de China es algo que se denomina “*perder la cara*” (“*Mianzi*” como le llaman ellos a la reputación) cuya connotación es ya no ser una persona confiable para hacer negocios y eso no nos lo podemos permitir.

**b)** Hay qué ver aquí ¿quién contrató el transporte? Si fue el exportador mexicano o el comprador-importador chino o incluso el agente aduanal en México, ¿de quién son propiedad los contenedores, del transportista o de otra persona? Porque no siempre el transportista va a ser propietario de los mismos, sobre todo cuando son especializados como en el caso que nos ocupa y si por parte del exportador hubo las indicaciones e instrucciones adecuadas para el correcto transporte de éstas mercancías hacia China.

Todo eso se tiene que analizar para identificar ¿en dónde estuvo el error o la omisión? Que trajeron consigo ese daño y ya de ahí empezar a delimitar la responsabilidad e incluso eximirla de la(s) persona(s) que nada tuvieron que ver en ese menoscabo y hacer que el responsable cumpla.

Es importante resaltar que en cualquier prestación de transporte (aéreo, terrestre, ferroviario, marítimo y multimodal) y en cualquier aprovechamiento de cualquier vía general de comunicación el Derecho Positivo SIEMPRE exige que se cuente con un seguro, precisamente por la vulnerabilidad de la actividad y así proteger a las partes que intervienen.

### 8.6.- Responsabilidad por Contaminación Marina.

El artículo 2º, fracción VIII de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos me definen a la **CONTAMINACIÓN MARINA** como *“La introducción por el hombre, directa o indirectamente de sustancias o de energía en el medio marino que produzcan o puedan producir efectos nocivos a la vida y recursos marinos, a la salud humana, o la utilización legítima de las vías generales de comunicación por agua en cualquier tipo de actividad, de conformidad con los Tratados Internacionales”*.<sup>183</sup>

Éste tipo de contaminación invariablemente afecta a los océanos y mares desde donde comienza la costa hasta la alta mar (también denominado “mar abierto”) y no se queda ahí, podemos hablar de afectaciones a costas, puertos, plataformas pesqueras, en la industria, en la navegación y en las zonas marítimas.

Obviamente como la mar es una zona de aprovechamiento común a la Humanidad tiene un carácter global y requiere de Tratados Internacionales y de esfuerzos en conjunto de los Estados y demás Organismos y Organizaciones encaminadas a reducirla y asegurar un desarrollo sostenible del medio marino.

Al día de hoy la contaminación marina ya es más que preocupante pues se produce cuando existen efectos dañinos o potencialmente dañinos que resultan de la introducción al océano de productos químicos, partículas, desechos industriales, agrícolas y residenciales, ruido excesivo o la propagación de organismos invasores y por desgracia el ochenta por ciento de la contaminación marina proviene de la tierra y si bien es cierto la contaminación por el aire es también un factor contribuyente al trasladar partículas de pesticidas u otros contaminantes al océano no ha sido tan perjudicial para la vida marina y sus hábitats, no diciendo que no lo sea por supuesto, aclaro.

De acuerdo con estudios científicos e investigaciones, la contaminación a menudo proviene de fuentes no puntuales como la escorrentía agrícola, el polvo o partículas finas en la atmósfera y desechos arrastrados por el viento. La contaminación por nutrientes es una forma de contaminación del agua que resulta

---

<sup>183</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

en aportes excesivos de nutrientes. Es una causa primaria de eutrofización de las aguas superficiales en la que el exceso de nutrientes, generalmente nitratos y fosfatos, estimulan el crecimiento desmesurado de algas. Muchos productos químicos potencialmente tóxicos se adhieren a pequeñas partículas que luego son absorbidas por plancton y animales bénticos, la mayoría de los cuales son detritívoros o filtradores. De esta manera, las toxinas se concentran hacia arriba dentro de las cadenas alimentarias marinas. Muchas partículas se combinan químicamente de una manera altamente depletiva de oxígeno, debido a lo cual los estuarios pueden convertirse en aguas anóxicas.

Cuando los plaguicidas se incorporan al ecosistema marino, son rápidamente absorbidos en la red alimentaria marina. Una vez en las redes alimentarias, los plaguicidas pueden causar mutaciones y enfermedades que pueden ser dañinas para los humanos y para toda la cadena trófica. Los metales tóxicos, especialmente los metales pesados, también pueden penetrar en las redes alimentarias marinas y causar cambios en los tejidos, la bioquímica, el comportamiento, la reproducción y restringir o suprimir el crecimiento de la vida marina. Además, muchos alimentos para ganado tienen un alto contenido de harina de pescado o hidrolizado de pescado. De esta forma, las toxinas marinas pueden transferirse a los animales terrestres y aparecer en los productos lácteos y la carne consumidos por los humanos.

A continuación quiero compartirles ¿cuáles son de acuerdo a éstas investigaciones las principales causas de la contaminación marina?:

**1.- Aguas residuales y pluviales:** En principio, las aguas residuales son aquellas generadas por los desechos de hogares, industrias y comercios que se vierten a la mar a través de las alcantarillas; pero también tenemos a las aguas pluviales que pueden llegar a la mar directamente por tierra, ríos y canales o bien, filtrarse a través de sumideros conectados a la red de alcantarillado público, mismas que arrastran grandes cantidades de sustancias tóxicas, como es el caso de los fertilizantes y otros productos químicos que acaban desembocando en nuestros océanos.

**2.- Sustancias químicas tóxicas procedentes de las industrias:** La industria es posiblemente la causa más importante de contaminación de los océanos, debido a las grandes cantidades de hidrocarburos y otras sustancias tóxicas que arrojan. Este tipo de residuos afectan directamente a la vida marina provocando la subida de la temperatura de la mar, conocida como contaminación térmica.

Contaminación marina siempre ha existido a lo largo de la Historia simplemente con los desechos naturales de los propios seres vivos, incluidos nosotros los humanos, pero siento a reserva de su mejor opinión que ésta se ha agravado con el inicio de la Revolución Industrial y no nos hemos preocupado por dar soluciones serias hasta ahora que ya estamos viendo con nuestros propios ojos daños que pueden ser irreversibles y que lamentablemente pueda hacerse realidad lo que tantos libros y películas de ciencia ficción han pronosticado para la Humanidad,



nuestro propio suicidio afectando nuestro ecosistema, la Tierra es nuestro hogar y hasta ahora es el único lugar que tenemos para vivir.

**3.- Contaminación por plásticos:** Es una de las principales causas y por desgracia éste tipo de desechos acaban descomponiéndose y liberando sustancias tóxicas a la mar durante largos periodos, además, muchos animales marinos mueren por ingerir o quedarse atrapados en ellos, ya hemos visto recientemente ballenas, esos colosales e impresionantes animales muertos y que dentro de su estómago hay kilos e incluso toneladas de plástico, la pregunta es ¿es eso justo?

**4.- Cambio climático:** El calentamiento global por supuesto que también es una causa importante de contaminación y si bien es cierto no arroja directamente ninguna sustancia tóxica sí debemos tener presente que cuando agua de la mar sube de temperatura, sus componentes (en éste caso el oxígeno), disminuye y los altos niveles de dióxido de carbono que flotan en el aire, son absorbidos por el océano, provocando así su acidificación, imaginémonos viviendo en nuestros hogares con una temperatura elevada y que en nuestras ventanas estén desechando toda la combustión de su gasolina diversos vehículos, ¿es eso justo?

**5.- Derrames de petróleo a gran escala:** Nada nuevo y éste tipo de vertidos son provocados habitualmente por accidentes en el transporte de este recurso natural no renovable.

No debemos olvidar que el petróleo crudo puede durar muchos años en la mar y es extremadamente tóxico para el ecosistema marino. Además es prácticamente imposible de eliminar por completo una vez se diluye.

Ahí tenemos el lamentable caso del desastre provocado por el buque tanque *Exxon Valdez* tras encallar el 24 de Marzo de 1989 con una carga de 11 millones de galones que vienen siendo 41 millones de litros de crudo, en *Prince William Sound*, Alaska, vertiendo 37,000 toneladas de hidrocarburo, siendo la peor tragedia ecológica en la Historia de Alaska pues al encallar dicho buque vertió millones de litros de crudo que se expandieron sobre más de 2,000 kilómetros de costa y para la limpieza de la marea negra se utilizaron aspiradores, mangueras de agua caliente a presión, se trasladó el crudo que aún contenía el *Exxon Valdez* a otro buque tanque y los daños a la fauna que se produjeron en esta zona aún se siguen estudiando, dicho sea de paso ha sido uno de los peores derrames petroleros en la Historia.

**6.- Minería oceánica:** La minería oceánica en la mar es otra fuente de contaminación oceánica ya que los sitios de minería oceánica que perforan plata, oro, cobre, cobalto y zinc crean depósitos de sulfuro de hasta tres mil metros y medio de profundidad en el océano. Este tipo de extracción causa daños en los niveles más bajos del océano, en el fondo marino.

Respecto a la responsabilidad civil por contaminación marina, podemos mencionar lo siguiente:

- Es atribución y obligación de la Secretaría de Marina inspeccionar y certificar en las embarcaciones mexicanas y la prevención de la contaminación marina por embarcaciones.
- El número y la capacitación de la tripulación deberán garantizar la seguridad en la navegación y la vida humana en la mar, así como la prevención de la contaminación marina, debiendo ésta acreditar su capacidad técnica y práctica.
- La Capitanía de Puerto, en su ámbito de competencia, estará obligada a verificar que en la autorización de arribo a puerto de embarcaciones se respeten las normas aplicables en materia de seguridad en la navegación y la vida humana en el mar, prevención de la contaminación marina, así como las demás que establezcan los Tratados Internacionales. Incluso por contaminación marina, dicha dependencia puede negar el despacho de salida de alguna embarcación.
- La Secretaría de Marina inspeccionará y certificará que las embarcaciones y artefactos navales mexicanos cumplan con la legislación nacional y con los Tratados Internacionales en materia de prevención de la contaminación marina por embarcaciones, máxime cuando esta cuestión es de interés público.
- Derivado de lo anterior, dicha Secretaría estará facultada para realizar directamente las labores de dragado de mantenimiento en los puertos donde tenga instalaciones y facilidades, o lo considere de interés para la seguridad nacional; así como para solucionar problemas de contaminación marina.
- La responsabilidad civil por daños derivados de la contaminación marina procedente de embarcaciones, artefactos navales e industrias costeras se regirá por los Tratados Internacionales (principalmente el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques, mejor conocido como “Convenio MARPOL”), por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, así como por la legislación aplicable en cada especie de contaminación marina.
- La Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales, coordinará con la Secretaría de Marina, los programas de prevención y control de la contaminación marina, así como el Plan Nacional de Contingencias en el ámbito marítimo y así mismo deberá sancionar a los infractores en el ámbito de su competencia.

Si no hacemos algo efectivo desde ahora como sociedad y país en lo particular y como Humanidad las consecuencias pueden ser nefastas y de hecho ya las estamos viendo:

- **Formación de islas de plástico:** Tenemos como claro ejemplo a la llamada “Isla de Basura en el Pacífico” ya es más grande que Francia cuya extensión territorial es de 675,417 kilómetros cuadrados y no sin razón preocupa a la Humanidad.

Ésta isla flota entre Hawái y California y está creciendo a gran velocidad, teniendo una extensión 1.6 millones de kilómetros cuadrados (casi la extensión territorial de México nuestro amado país que es de 1,960,189 de kilómetros cuadrados para que nos demos una idea de lo extensa que ya es ésta isla) y contiene cerca de 80.000 toneladas de plástico.<sup>184</sup>

- **Eutrofización (proliferación de algas) y falta de oxígeno.**
- **Acidificación de los océanos.**
- **Pérdida de biodiversidad.**

No olvidemos que la vida se originó en la mar y que todos los seres vivientes dependemos del agua para vivir ¿qué necesitamos para entender la magnitud del problema en el que estamos ahora? Hasta la década de los setentas, se tenía la creencia de que debido a la gran cantidad de agua que hay en los océanos, esta tenía la capacidad de diluir todos los contaminantes sin generar consecuencias en el medio y durante esos años se vertieron a los mares toda clase de químicos, aguas residuales sin tratamiento e incluso residuos radiactivos con la esperanza de que desaparecieran<sup>185</sup>, ahora vemos lo equivocados que estamos ¡¡¡enmendemos nuestro error!!!

### **8.7.- Bienes desposeídos en la mar: Propiedad, hallazgos, extracciones y remociones de interés general.**

Uno de los temas que más llaman la atención a la hora de referirnos a las extracciones y hallazgos marítimos es la escasez bibliográfica que nos encontramos desde un primer momento, así como la dispersión de las fuentes legales que aluden al citado objeto, sin embargo no todo está perdido pues para eso la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos habla de los **DERRELICTOS**, cuyo artículo 172 nos establece lo siguiente “*se considerarán derelictos (sic), las embarcaciones que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad sus máquinas, anclas, restos de embarcaciones y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen*

---

<sup>184</sup> Página de internet de “Ambiente Radio”: <http://ambienteradio.info/contaminacion-marina-causas-y-consecuencias/>

<sup>185</sup> Ídem.

*antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados ya sea flotando o en el fondo del mar o en cualquier vía navegable o aguas en donde los Estados Unidos Mexicanos ejerzan soberanía o jurisdicción”.*<sup>186</sup>

Antes que nada quiero aclarar y hay otro error terrible en cuanto a los conceptos marítimos ya que como pueden ver en la referida Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos dice que todas las embarcaciones que se encuentren a la deriva en estado de no navegabilidad sus máquinas, anclas, restos de embarcaciones y aeronaves, mercancías tiradas o caídas al mar y en términos generales, todos los objetos, incluidos los de origen antiguo, sobre los cuales el propietario haya perdido la posesión, que sean encontrados ya sea flotando o en el fondo del mar o en cualquier vía navegable o aguas en donde los Estados Unidos Mexicanos ejerzan soberanía o jurisdicción **se considerarán derelictos cuando esto no es así lo correcto es DERRELICTO** y así viene de hecho de manera cierta en la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria.

Ahora bien, toda persona que descubra un derrelicto estará obligada a comunicarlo inmediatamente a la Capitanía de Puerto competente mediante una declaración circunstanciada y su dicho derrelicto representa un peligro para la navegación y la vida y seguridad humana, el Capitán de Puerto deberá ordenar la actividad pertinente para preservar dichos bienes jurídicos tutelados.

Otra cuestión importante que no podemos pasar desapercibido es que los derrelictos que se encuentren en aguas nacionales, así como los objetos ubicados en aquéllas que cuenten con características arqueológicas, históricas o culturales de interés de acuerdo con la Ley General de Bienes Nacionales, serán considerados propiedad de la Nación.

---

<sup>186</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

## CAPÍTULO IX.- EL SEGURO MARÍTIMO.

Primeramente quiero definir lo que es un seguro y el artículo 1º de la Ley Sobre el Contrato de Seguro nos indica que *“por el contrato de seguro, la empresa aseguradora se obliga, mediante una prima, a resarcir un daño o a pagar una suma de dinero al verificarse la eventualidad prevista en el contrato”*<sup>187</sup>, así mismo el artículo 3 de esa misma Ley nos establece que el seguro marítimo se rige por las disposiciones relativas del Código de Comercio y por la presente ley en lo que sea compatible con ellas lo cual **NO** es correcto, pues es en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en concreto en el Título Séptimo donde se rige ésta figura jurídica.

Sobre ésta misma línea diversos juristas han concordado en que el seguro es un contrato contenido en un documento denominado “póliza de seguro”, por el que una compañía de seguros (el asegurador) se obliga, mediante el cobro de una prima y para el caso de que se produzca el evento cuyo riesgo es objeto de cobertura a indemnizar, dentro de los límites pactados, el daño producido al asegurado; bien a través de un capital, una renta, o a través de la prestación de un servicio, interviniendo tres partes a saber: El asegurador, que siempre será la compañía de seguros, que es la entidad responsable de la cobertura en caso de siniestro, el tomador, que es el propietario de la póliza de seguro y responsable del pago de la prima correspondiente y por otro lado el asegurado que es la persona a la que se asegura (bien a ella o a sus propiedades o intereses, y el beneficiario que es la persona que cobrará la indemnización correspondiente en caso de siniestro, aunque no siempre estas tres figuras han de ser la misma persona pudiendo ser todos distintos.

El contrato de seguro en lo general nace como toda necesidad humana atendiendo a su satisfacción en razón de las actividades que se realicen para proteger a las partes que intervienen en un rubro comercial por citar un ejemplo y las cuestiones de la navegación por supuesto no están exentas de ello.

El carácter destacable de este contrato es su aleatoriedad para ambas partes, es decir si hay o no verificación del evento o siniestro si se me permite la expresión para que el seguro cumpla su función de proteger el patrimonio del afectado que precisamente se acercó a la aseguradora y celebró éste contrato con ella para no sufrir perjuicios en su patrimonio, para el dado caso de que las mercancías en el supuesto de un contrato de transporte marítimo de mercaderías hayan resultado dañadas, siendo así el elemento esencial del contrato de seguro el riesgo, entendido como el acontecimiento futuro e incierto para ambos contratantes y a su vez a la existencia del riesgo va unido el interés en efectuar el seguro.

La prima que debe pagarse al asegurador, es la contrapartida del riesgo que asume, ella es esencial al contrato de seguro, como el precio es esencial a la compra-venta.

---

<sup>187</sup> Ley Sobre el Contrato de Seguro.

El carácter esencial del seguro marítimo es que se cumplen con todos los supuestos anteriormente señalados, caso contrario no sería un seguro pero obviamente enfocado a las actividades que tienen que ver con el comercio marítimo y demás actividades relacionadas como el transporte tanto de pasajeros como de carga, etcétera.

### **9.1.- Introducción al Seguro Marítimo.**

Es de todos nosotros sabido que cerca del 80% del comercio mundial se realiza por mar, de ahí que el seguro marítimo cobre tanto protagonismo, pues cada expedición marítima conlleva un conjunto de seguros de esta naturaleza sobre los diferentes intereses asegurados.

El seguro marítimo engloba todos aquellos contratos de seguros que tienen por objeto indemnizar los daños producidos por los riesgos propios de la navegación marítima, cubriendo los posibles riesgos que tienen consecuencias negativas tanto para el buque, como para las personas que vengan a bordo (ya sea la tripulación, ya sean los pasajeros), la mercancía y demás.

Cabe señalar que el seguro marítimo ha evolucionado desde sus inicios, pues actualmente existe un mayor alcance en los objetos asegurados, pues no sólo abarca a las embarcaciones y a los artefactos navales, sino que también la carga, los fletes y las responsabilidades civiles que se originen como lo veremos más adelante.

Como breve dato cultural, es importante resaltar que el seguro marítimo fue uno de los pioneros en el campo de los seguros, ya que los primeros riesgos que se cubrieron fueron los de la navegación como primer transporte masivo en la Historia de la Humanidad.

### **9.2.- El Contrato del Seguro Marítimo.**

Siempre un contrato de seguro marítimo podrá comprender todo interés asegurable legítimo y recaerán sobre:

- a)** Las embarcaciones y los accesorios de éstas, cualesquiera que sea el lugar en que se encuentren, incluso en construcción.
- b)** Las mercancías, sus contenedores o cualquiera otra clase de bienes a bordo.
- c)** El valor de la renta o el flete según sea el caso, los desembolsos en que incurra quien organice una expedición marítima, así como las comisiones por la comercialización de la carga.

Cabe indicar que anteriormente en México y por mucho tiempo por desgracia no se contemplaba ésta figura, dejando desprotegidos a las empresas navieras o

incluso los consignatarios o embarcadores en el dado caso de que el buque no pudiese llegar a su destino, quedando pendiente el pago del flete y que no hubiera ¿quién? respondiera por ellos, lo cual se solucionó con el seguro sobre fletes y que ya se venía manejando en otros países como Chile o España, por fortuna ésto se terminó en nuestro país en el 2006, año en que entró en vigor la actual Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

**d)** La responsabilidad del propietario de la embarcación, naviero, arrendatario, arrendador, fletador, fletante, embarcador, operador, agente naviero y en general, toda responsabilidad derivada del ejercicio de la navegación o conexas a ella.

Por supuesto que se pueden asegurar todos o parte de los bienes expresados con antelación, junta o separadamente, tanto en tiempo de paz como en tiempo de guerra, por viaje o a término, por viaje sencillo o redondo, sobre buenas o malas noticias (como se le conoce en la costumbre marítima) y la póliza podrá expedirse a la orden del solicitante, de un tercero o al portador, sin que su validez se vea afectada.

No debemos olvidar que el contrato de seguro marítimo es consensual y en consecuencia se perfecciona con la aceptación que haga el asegurador de la solicitud hecha por el contratante y que de conformidad con el artículo 188 de la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos para fines de prueba, el contrato de seguro marítimo, así como sus adiciones y reformas, se hará constar por escrito en póliza o certificado de seguro y a falta de póliza o certificado, el contrato se probará por cualquier otro medio de prueba legal.

Las secciones impresas de la documentación en que conste el contrato, no harán prueba contra el asegurado si los caracteres de la impresión no son legibles, así mismo cabe resaltar que las cláusulas manuscritas o mecanográficas prevalecerán sobre las impresas.

Nos señala el artículo 189 de esa misma Ley ¿cómo será la cobertura mínima de los seguros marítimos?

**a)** Primeramente, para embarcaciones así como para los desembolsos relacionados: La pérdida total, real o implícita causada por la furia de los elementos de la naturaleza, explosión, incendio, rayo, varada, hundimiento, abordaje o colisión.

**b)** Para el caso de obra en construcción de embarcaciones: La pérdida total, real o implícita, causada por, explosión, incendio o rayo.

**c)** Para mercancías: Los daños materiales causados a los bienes por incendio, rayo, explosión o por varada, hundimiento, abordaje o colisión de la embarcación, así como la pérdida de bultos por entero caídos durante las maniobras de carga, trasbordo o descarga.

**d) Para la responsabilidad civil del naviero:** Tres cuartas partes de la responsabilidad por abordajes que corresponderá al asegurador de casco y maquinaria, y la otra cuarta parte restante que corresponderá al club de protección e indemnización.

**e) Para otros seguros de responsabilidad civil:** El importe de los daños causados a otros, en sus personas o en sus bienes.

En la contratación de los seguros de responsabilidad civil por reclamaciones de naturaleza marítima, se estará a los montos de limitación dispuestos por los Tratados Internacionales en la materia.

Amén de los riesgos señalados en los incisos inmediatos anteriores, el asegurador estará obligado a indemnizar la contribución del asegurado en los siguientes casos:

**a)** Por avería común, conforme las Reglas de York-Amberes.

**b)** Por recompensa de salvamento.

El asegurador estará además obligado a indemnizar los gastos incurridos por el asegurado con el fin de evitar que el objeto asegurado sufriera un daño o para disminuir sus efectos, siempre que el daño evitado o disminuido se encuentre cubierto por la póliza y en todo caso estos gastos no podrán exceder del valor del daño evitado.

Por su parte el asegurado estará obligado a contribuir al salvamento de los objetos asegurados y el beneficiario del seguro deberá tomar todas las medidas para evitar o disminuir el daño. Si no hubiere peligro en la demora, los interesados deberán solicitar instrucciones al asegurador y se atenderán a ellas.

Los gastos en que incurra el asegurado a este respecto, le serán pagados por el asegurador, con límite del valor del daño evitado. La cobertura señalada en este artículo, será adicional a la cobertura de daños o perjuicios de las cosas aseguradas.

Es importante resaltar además que el asegurador responderá por el valor consignado en la factura, o en caso de no haber sido éste consignado hasta por el daño efectivamente causado, hasta el límite del valor real asegurado, pero cuando en el contrato se inserte una declaración expresa de que las embarcaciones, los fletes, los desembolsos o las mercancías han sido valuadas de común acuerdo entre las partes, se estará igualmente a ello para el pago de primas, así como para la evaluación del daño y su resarcimiento. No obstante éste acuerdo, la evaluación podrá ser impugnada, no sólo por las causales generales de nulidad de las obligaciones, sino también por exageración manifiesta sobre el precio de las embarcaciones, los fletes o los desembolsos en el lugar de origen, o el precio corriente de las mercancías en el lugar de destino.



Las partes estarán legitimadas para convenir la cobertura de cualquier otra avería particular que puedan sufrir las cosas aseguradas, en tránsito, en dique, en puerto, en depósito, en tránsito por otros medios de transporte, o bien, antes o después de una expedición marítima. Los navieros o sus operadores podrán además convenir la cobertura de otros tipos de responsabilidades derivadas del ejercicio de la navegación.

En los seguros sobre embarcaciones y en los relativos a desembolsos, se podrá convenir la cobertura de la remuneración especial al salvador de conformidad con el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

Como nota importante quiero comentar que cuando las partes se refieran a cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, se entenderá que el contrato celebrado corresponde al contenido obligacional de las mismas, tal y como se conozcan en el ámbito internacional y si parte del clausulado se hubiere modificado mediante convenio por correspondencia de cualquier medio de transmisión de datos cruzada entre las partes, se entenderá que dichas pólizas fueron cambiadas en los términos de la referida correspondencia, más sin embargo si sólo hay referencias a cláusulas internacionalmente conocidas y aceptadas por sus nombres o por sus números sin el texto completo, éstas se aplicarán conforme a los usos y costumbres internacionales.

Ahora bien, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica expresamente que se considerarán cláusulas de pólizas tipo de seguro marítimo internacionalmente conocidas y aceptadas, las denominadas como Cláusulas del Instituto de Aseguradores de Londres (*Institute of London Underwriters Clauses*); Cláusulas del Instituto Americano (*American Institute Clauses*) así como las reglas y cláusulas de cualquier club de protección e indemnización (*Protection and Indemnity Club Clauses*) perteneciente a la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización.

Cabe indicar que la suscripción de la póliza creará una presunción legal de que los aseguradores admitieron como exacta la evaluación hecha en ella de los efectos asegurados, salvo los casos de omisiones o inexactas declaraciones, pero aquí quiero compartir con Ustedes lo siguiente:

- Si el asegurador probare el fraude del asegurado, el contrato de seguro será nulo para el asegurado y el asegurador ganará la prima, sin perjuicio de las consecuencias penales que correspondan.
- Corresponderá al asegurador la carga de la prueba consistente en argumentar que el siniestro ha ocurrido por un riesgo no comprendido en la póliza.

- Será nulo el contrato de seguro marítimo que recaiga sobre:
  - Los géneros de comercio ilícito.
  - La embarcación dedicada al contrabando.
- La embarcación que sin mediar fuerza mayor que lo impida, no se hiciera a la mar en los seis meses siguientes a la fecha de expedición de la póliza de no haberse informado las causas de dicha omisión a los aseguradores.
- La embarcación que injustificadamente se dirija a un punto distinto del estipulado.
- Cosas en cuya valoración se hubiere falseado información.

Salvo pacto en contrario, no se considerará nulo el contrato cuando la embarcación se encuentre en dique seco para reparaciones o revisiones sin importar el tiempo que éstas requieran.

- Si se hubiere estipulado en la póliza un aumento de prima en caso de sobrevenir un riesgo de guerra y no se hubiere fijado el porcentaje de tal aumento, se determinará éste por los usos y costumbres del mercado internacional de seguro marítimo.
- Todas las acciones que se deriven de un contrato de seguro marítimo **PRESCRIBIRÁN EN DOS AÑOS**, contados desde la fecha del siniestro o acontecimiento que les dio origen y en relación con esto si el siniestro se debió al desvío o cambio de ruta o de viaje justificado, el seguro continuará en vigor y el asegurador tendrá derecho a cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de cobertura a convenir entre las partes **NO** aplicándose una prima adicional cuando el desvío, cambio de ruta o de viaje haya sido consecuencia de caso fortuito o fuerza mayor, o se efectuara para auxiliar a personas o a embarcaciones en peligro.
- El asegurador no estará legitimado a obligar al asegurado a que venda el objeto asegurado para determinar el valor del objeto asegurado.
- Cualquiera de las partes estará legitimada a pedir que el daño causado se valúe sin demora, para lo cual designará cada una a un perito, así como a un tercero para el caso de discordia entre los avalúos de los peritos de cada parte.
- Dicha solicitud de valuación se promoverá ante el Juez de Distrito del primer puerto de arribo de la embarcación o del domicilio del demandado a

elección del actor, para lo cual se seguirá el procedimiento de conformidad con la tramitación establecida para los incidentes en el Código de Comercio.

- La intervención del asegurador en la valuación del daño no implicará su aceptación de pagar el valor del siniestro, ni su renuncia a oponer excepciones.
- Todo seguro contratado con posterioridad al siniestro o a la llegada de los objetos asegurados o de la embarcación transportadora será nulo, si el riesgo era conocido con antelación a la celebración del contrato por el asegurado o bien, si el asegurador tenía ya conocimiento de que los riesgos habían cesado.
- El asegurado no tendrá obligación de denunciar al asegurador la agravación del riesgo. El asegurador responderá de dicha agravación, pero tendrá a su vez, derecho de cobrar la prima adicional que corresponda, así como a establecer las condiciones de cobertura.
- Si el que contratare el seguro, sabiendo la pérdida total o parcial de las cosas aseguradas, obrare por cuenta ajena, será personalmente responsable del hecho como si hubiere obrado por cuenta propia, pero si por el contrario, dicho contratante no conociere el fraude cometido por el propietario asegurado, recaerán sobre éste todas las responsabilidades, quedando siempre a su cargo pagar a los aseguradores la prima convenida. Igual disposición regirá respecto al asegurado cuando contratare el seguro por medio de tercero y supiere del salvamento de las cosas aseguradas.
- En caso de apresamiento o embargo de la embarcación y no teniendo tiempo el asegurado de proceder de acuerdo con lo pactado con el asegurador ni de esperar instrucciones suyas, estará legitimado por sí o por el capitán en su defecto, para proceder al rescate de las cosas aseguradas, poniéndolo en conocimiento del asegurador en la primera ocasión que sea posible.

Aquí el asegurador estará a su vez legitimado para aceptar o no el convenio celebrado por el asegurado o el capitán, comunicando su resolución dentro de las veinticuatro horas siguientes a la notificación del convenio, de conformidad con lo siguiente:

- Si lo aceptase, entregará en el acto la cantidad concertada por el rescate y quedarán por su cuenta los riesgos ulteriores del viaje, conforme a las condiciones de la póliza.
- Si no lo aceptase, pagará la cantidad asegurada, perdiendo todo derecho a los efectos rescatados.

- Si dentro del término prefijado no manifestare su resolución, se entenderá que rechaza el convenio.

El pago del importe asegurado será cubierto a más tardar treinta días hábiles después de que el asegurador haya recibido los documentos o informaciones que funden la reclamación.

Cabe señalar como breves datos histórico-culturales que el seguro marítimo fue un parte aguas no solamente en las actividades de la navegación, sino en las comerciales y por supuesto en el Derecho ya que fue aquí, en el Derecho Marítimo en particular donde nació la figura del contrato de seguro, ello en atención a brindar una mayor y mejor protección y certidumbre jurídica a los navieros, quienes para poder desempeñar sus actividades o “la aventura marítima” como se le llamaba, acudían a algo denominado “préstamo a la gruesa aventura” la cual dicho sea de paso es una de las instituciones más tradicionales y antiguas del Derecho Marítimo y que si bien cayó en desuso desde finales del siglo XIX en razón de sustituirse por el seguro marítimo, sigue siendo observado y regulado en diversas Legislaciones como la española por ejemplo, pero aquí lo que quiero es explicar ¿en qué consiste el préstamo a la gruesa aventura y por qué fue sustituida ésta figura por el seguro marítimo? Para que el lector se forme su propio criterio y deduzca ¿cuál de éstas instituciones es mejor para el desarrollo de la actividad marítima?

Entonces el préstamo a la gruesa aventura surge en razón de la necesidad del naviero de recurrir al crédito y de prevenirse frente a los riesgos de la aventura marítima o navegación ya como se le dice hoy en día y en virtud de éste contrato, el naviero o el capitán de la embarcación obtienen los medios necesarios para la organización de la expedición marítima, quedando condicionado el reembolso del capital prestado al éxito del viaje, un importantísimo antecedente histórico sobre éste respecto es precisamente el financiamiento que buscó Cristóbal Colón, primero en su natal Italia sin éxito y por fin conseguido en España a través de los Reyes Católicos, dando un giro de ciento ochenta grados a la Historia de la Humanidad, pues él pensó y aún murió creyendo que había llegado a Asia cuando no fue así, se dio el encuentro ya de manera más profunda entre América o el denominado “Nuevo Mundo” y Europa, amén por supuesto de que hubo viajes a América por parte de habitantes de Europa como los vikingos y de China y Polinesia pero sin el impacto cultural, social y económico que dejó la llegada a Colón en 1492.

Así las cosas, podemos concluir que el préstamo a la gruesa aventura es el contrato por medio del cual, el interesado en la expedición marítima, ya sea el naviero o ya sea el capitán solicitarán un crédito mismo que será reembolsado en su totalidad y el premio por ella convenido, es decir un porcentaje de la ganancia obtenida en razón de ese viaje o actividad realizada y que haya una arribada sana (o arribada feliz como se dice en el argot marítimo) a puerto de los efectos que sobre éste hecho o del valor que obtengan en caso de siniestro y también por supuesto el interés pactado por éste préstamo.

Si nos percatamos ésto ya se contiene en el seguro marítimo y ya no arriesgándose totalmente el capital tanto del que presta como de quien solicita el crédito, recordando un poco la Historia ¿se imaginan qué hubiera pasado si la expedición de Colón hubiese fracasado? Si en las riquísimas ciudades italianas donde estaban las familias más acaudaladas de Europa no quisieron prestarle el capital suficiente para hacer realidad su propuesta es porque se consideraba sumamente riesgoso y existía el temor fundado de que los banqueros no recuperaran su inversión ¿estamos de acuerdo?, la otra pregunta es ¿porqué España sí lo hizo? Porque no le quedaba de otra o se arriesgaban o su economía se iría a pique en razón de esa demanda que existía en su territorio de diversas mercancías de Asia, que como ya comentamos sólo había hasta ese entonces dos maneras de llegar allá o se rodeaba la costa africana que era monopolizada por el Imperio Portugués o se cruzaba de Occidente a Oriente aventurándose a vencer al poderoso y temido Imperio Otomano.

### **9.3.- Seguro sobre Buques.**

Éste tipo de seguro aplica para embarcaciones auxiliares del puerto, pesqueros, mercantes y hasta el pasaje y entre las modalidades que tenemos podemos mencionar a las siguientes:

**a)** En función de las características del riesgo y las necesidades como cliente son:

**a1)** Pérdida total, abandono, salvamento, gastos de salvamento y averías particulares cuando provengan de:

- Naufragio, varada o embarrancada, colisión o abordaje e incendio.
- Recursos de terceros por abordaje a otro buque.
- Remolques (sólo para buques pesqueros).

**b)** Según la actividad del buque asegurado:

- *Institute Fishing Vessel Clauses* (buques pesqueros).
- *Institute Time Clauses Hulls* (resto buques).
- *Institute War and Strikes Clauses* (Guerra y Huelgas).
- *Institute Voyage Clauses Hulls* (para viajes de buques).
- *Institute Builder's Risk* (para construcción buques).
- *Institute Time Clauses Port Risk* (para riesgos de puerto).

Éstas últimas modalidades heredadas del *Common Law*, principalmente del Derecho Inglés del siglo XIX.

Es importante señalar ¿cuáles son los riesgos no cubiertos por la aseguradora? Y que incluso así llegan a plasmarlo en las pólizas de seguro y esto es de los daños y pérdidas provenientes de manera total o parcial, directa o indirectamente de:

- Guerra, declarada o no, y sus consecuencias, minas submarinas y flotantes, hostilidades, disposiciones restrictivas de la autoridad, interdicción de comercio, represalias, embargo o requisa, cierre de puerto, rapiña, bloqueo, captura, secuestro, apresamiento, confiscación sea quien fuere la autoridad que ordenare o practicare tales actos o que seas molestias dependieren de Gobierno amigo o enemigo, de Poder de derecho o usurpado reconocido o no reconocido.
- Guerra y conmociones civiles, sediciones, motines, insurrecciones, sublevaciones, actos facciosos, saqueo, huelgas, *lock-out*, boicot y sus consecuencias.
- Violación de bloqueo, contrabando, comercio prohibido o clandestino, así como resistencia al ejercicio de las facultades de comprobación de autoridad competente.
- Actos dolosos o negligencia inexcusable realizados por el armador, capitán u oficiales del buque asegurado, agentes de la misma y los mandatarios de sus dueños.
- Vicio propio, oculto o no, aún si a ellos contribuyen un riesgo de mar.
- Cualquier gasto motivado por invernar, cuarentenas, sobrestadías, estadías forzosas, sea cualquier la causa que las origine.
- Cualquier consecuencia que pueda sufrir el buque asegurado a causa de cualquier acto del capitán o de la tripulación en tierra.
- Cualquier reclamo contra el mismo buque asegurado por parte de los fletadores cargadores recibidores o cualquier otra persona que tenga interés en el cargamento, pasajeros o tripulación del buque asegurado, en relación al cargamento, infracción de pactos de fletamento o transportes, vicio de arrumaje, carga conducida encima de cubierta, exceso de cargamento, o por cualquier otra causa o culpa que pueda dar lugar a reclamaciones de terceros.
- Cualquier reclamo de terceros contra el buque asegurado por muerte o herida de personas, cualquiera que sea la causa.

- Insuficiencia de combustible aún en caso de que el daño sea considerado como avería común.

En resumen lo que se busca asegurar aquí es a la embarcación como tal y hay otros seguros que son más especializados como los que vamos a estudiar más adelante, tal y como lo indica el artículo 226 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos: *“en el seguro sobre embarcaciones, se entenderán comprendidos tanto el casco como la maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles destinados de manera permanente a la navegación y al ornato de la misma, todo lo cual será considerado una universalidad de hecho. El seguro sobre embarcaciones se conocerá también como seguro de casco y maquinaria”*.<sup>188</sup>

### 9.3.1.- Seguro de Cascos.

Primeramente tengamos clara la definición del casco, el numeral 4.168 de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria nos indica que el casco es *“el conjunto estructural de baos, cuadernas, quilla, codaste, roda y demás piezas, que junto con el forro y cubiertas, conforman la embarcación. Cuerpo de la embarcación en rosca, o sea, sin consideración de máquinas, arboladuras ni pertrechos”*.<sup>189</sup>

Una vez teniendo presente lo que es el caso, ahora sí pasemos a analizar las modalidades de seguro que hay sobre éste:

**a) Seguro de Construcción Naval:** Asegura los daños materiales ocasionados al buque (casco, motores, maquinaria) durante el período de construcción en el astillero.

Por regla general la cobertura se extiende para cubrir también los daños que se produzcan durante los viajes de prueba o entrega hasta un máximo de doscientos cincuenta millas náuticas desde el astillero de construcción.

**b) Seguro de Reparadores de Buques:** Su objeto es el indemnizar al asegurado las sumas que se vea obligado a satisfacer por razón de su responsabilidad legal como reparador de buques respecto de daños ocasionados a bienes de terceros entregados a su custodia para reparación.

**c) Seguro de Protección e Indemnización (P and I):** Cubre la responsabilidad del armador respecto a reclamaciones por eventuales daños sufridos por su tripulación o pasajeros, por averías ocasionadas a la carga transportada, por daños a terceros por colisión con otros buques, gastos incurridos por cuarentena, sanciones impuestas o por contaminación. Por lo regular se le considera como un seguro complementario al Seguro de Cascos de Buques.

<sup>188</sup> Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Op. Cit.

<sup>189</sup> Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria. Op. Cit.

#### **9.4.- Seguro sobre Mercancías.**

En éste tipo de seguro, el asegurador responderá salvo pacto en contrario, de los daños y pérdidas ocasionados por vicios ocultos de la mercancía objeto del contrato, obligación que existirá a menos que pruebe que el asegurado conocía tales vicios o debía conocerlos si hubiese obrado con diligencia.

Cuando se contrate en el seguro de mercancías en tránsito la cobertura denominada “todo riesgo” en los usos y costumbres internacionales, se entenderá que dichas mercancías quedan cubiertas contra cualquier avería particular que por causas fortuitas y externas inherentes al transporte, sufran las mismas, salvo pacto en contrario, si la cosa objeto del seguro se hubiese designado sólo por su género, se considerarán aseguradas todas las que de tal género existiesen en la embarcación.

Así mismo, si es que no se acordó algo diferente, la vigencia del seguro sobre las mercancías se iniciará en el momento en que éstas sean entregadas al porteador o se pongan a su disposición y cesará con su entrega al consignatario en el lugar de su destino, cuando se pongan a su disposición o bien, cuando se debieron de haber puesto a su disposición conforme a la póliza de seguro empleada.

Dentro de la cobertura del seguro sobre las mercancías, quedarán comprendidas salvo pacto en contrario las escalas que por necesidad se hicieren para la conservación de la embarcación o de su cargamento y si éste último fuere asegurado por varios aseguradores en distintas cantidades, pero sin designar señaladamente las mercancías del seguro, se pagará la indemnización en caso de pérdida o avería por todos los aseguradores, en proporción a las sumas aseguradas por cada uno de ellos.

Cabe indicar que en éste seguro podrá omitirse la designación específica de las mercancías, así como de la embarcación que deba de transportarlas, cuando no consten estas circunstancias al asegurado, pero si en el supuesto de que la embarcación sufriera un riesgo marítimo cubierto, para estar legitimado a reclamar la indemnización el asegurado estará obligado a probar además de la pérdida de la embarcación su salida del puerto de carga, el embarque por su cuenta de los efectos perdidos y su valor.

Como notas importantes a tomar en consideración, quiero compartirles las siguientes:

- El asegurador responderá de la agravación del riesgo producida por el hecho de que las mercancías y los intereses relacionados a éstas sean transportadas a bordo de embarcaciones que no sean aptas técnicamente para recibir y manipular la carga específica, pero tendrá derecho a cobrar una prima adicional, así como a establecer las condiciones de la cobertura.



- Si por inhabilitación de la embarcación antes de salir del puerto, la carga se transbordare a otra, el asegurador tendrá opción entre continuar o no el contrato abonando las averías que hubieren ocurrido. Si la inhabilitación sobreviniere después de iniciado el viaje, el seguro seguirá vigente.
- Si la embarcación quedare absolutamente inhabilitada para navegar, el asegurado tendrá la obligación de dar aviso al asegurador en un plazo de cinco días hábiles contados a partir del día en que tenga noticias de tal inhabilitación.
- Los interesados en la carga que se hallaren presentes o representados o en su ausencia el capitán de la embarcación, practicarán todas las diligencias posibles para conducir el cargamento al puerto de su destino, en cuyo caso correrán por cuenta del asegurador los riesgos y gastos de descarga, almacenaje, reembarque o trasbordo, excedente de flete y todos los demás relacionados, hasta que se alijen los efectos asegurados en el punto final de destino designado en la póliza. Sin perjuicio de esto, el asegurado gozará del término de seis meses para conducir las mercancías al puerto de su destino contado a partir del día en que le hubiere dado aviso al asegurador. En defecto de este aviso, la prescripción del plazo se computará desde la fecha de entrada en vigor del contrato de seguro.
- El propietario de las mercancías podrá hacer dejación (cesión, desistimiento o abandono) de éstas cuando las gestiones realizadas por los interesados en la carga, el capitán y los aseguradores para conducir las al puerto de destino de conformidad con este título, no hubieren tenido como resultado encontrar una embarcación en la cual verificar su transporte.
- Si por conveniencia del asegurado las mercancías se descargaren en un puerto más próximo que el designado para terminar el viaje, el asegurador no estará obligado a hacer rebaja alguna de la prima contratada.

### **9.5.- Seguro sobre Fletes.**

El seguro sobre renta o flete podrá hacerse por el cargador, por el arrendador, el fletante o el capitán; pero éstos no podrán asegurar el anticipo que hubieren recibido a cuenta de su renta o flete, sino cuando hayan pactado expresamente que en caso de no devengarse aquel por naufragio o pérdida de la carga devolverán la cantidad recibida y se habrá de expresar la suma a que ascienda, la cual no podrá exceder de lo que aparezca en la póliza de arrendamiento, de fletamento o en el conocimiento de embarque.

El seguro de flete nace en razón de garantizar la cobertura por las posibles pérdidas o daños que pudieran ocasionarse sobre el flete durante la travesía, cuestión que no se contemplaba hasta ésta Ley de Navegación y Comercio Marítimos que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 1 de Junio de

2006, que fue la que abrogó a la anterior Ley de Navegación de 1994 que ya estaba quedándose totalmente obsoleta a la realidad marítima nacional e internacional e incluso me atrevo a decir a reserva de su mejor opinión, la Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963 fue mejor que la Ley de Navegación de 1994, dándose un lamentable retroceso jurídico y económico en nuestro país, que por fortuna ya se ha revertido, ahora es cuestión de prepararnos y sentar ya unas bases sólidas para que México aproveche por su bien y en su beneficio el potencial marítimo que tiene.

### **9.6.- Los Clubes de Protección e Indemnización.**

Los Clubes de Protección e Indemnización son asociaciones de armadores que conforman fondos mutuales sin ánimo de lucro con la finalidad de otorgar cobertura a sus miembros en relación con las responsabilidades en que puedan incurrir con ocasión de la actividad marítima que desarrollan. Por cuanto hace a la naturaleza jurídica de éstos Clubes, es el de ser asociaciones y no son vistos como un contrato de seguros.

Por lo regular éstos organismos cubren riesgos relacionados con la pérdida o daños a la carga, muerte o lesión de tripulantes o pasajeros, abordaje, colisión y contaminación marina, entre otros.

Éstos Clubes de Protección e Indemnización tienen su origen en Inglaterra en donde los armadores y propietarios de buques con el fin de asegurarse contra los siniestros que podían presentarse buscaron coberturas adecuadas para atomizar las pérdidas que ocasionaran éste tipo de eventos.<sup>190</sup>

Los principales objetivos de éstos Clubes son los de proteger e indemnizar a los asociados frente a riesgos concretos y excepcionales que en principio no encuentran cobertura en el seguro tradicional o que de encontrarla lo harían sólo mediante el pago de coberturas adicionales pero con primas que resultan excesivamente elevadas; así mismo buscan proporcionar a sus afiliados un esquema de diversificación y atomización del riesgo sin que ello implique una transferencia a persona diferente del asociado sino más bien su colectivización, dándole una característica mundial para poder atender reclamaciones, brindando seguridad inmediata en forma de caución o de fianza para evitar el embargo o la inmovilización de un buque un puerto en el cual se haya prestado un siniestro cubierto por éstos Clubes.

La vinculación de los miembros a cada uno de éstos Clubes se da mediante la cancelación de una suma fija inicial individual conocida con el nombre de “*advance call*” (llamada anticipada) y una vez que reciben el visto bueno por parte de la

---

<sup>190</sup> Artículo titulado “Los clubes de protección e indemnización (P&I Clubs) y su operación a la luz del derecho colombiano”. Mismo que puede encontrarse en la siguiente página de internet: [https://www.researchgate.net/publication/46564394\\_Los\\_clubes\\_de\\_proteccion\\_e\\_indemnizacion\\_PI\\_Clubs\\_y\\_su\\_operacion\\_a\\_la\\_luz\\_del\\_derecho\\_colombiano](https://www.researchgate.net/publication/46564394_Los_clubes_de_proteccion_e_indemnizacion_PI_Clubs_y_su_operacion_a_la_luz_del_derecho_colombiano)

Asociación o Club, se emite un certificado de inscripción denominado “*Certificate of Entry*”, que le da en términos propios del derecho de seguros y para ir delineando en alguna medida sus diferencias con el contrato de seguros la doble calidad de asegurado y asegurador con relación al riesgo, cuya cobertura se pretende y en el caso que uno de los miembros desee cancelar su vinculación al Club, éste podrá exigir una devolución de parte de lo cancelado, lo que en términos técnicos de la operación recibe el nombre de “*Laid up Return*”.<sup>191</sup>

### 9.6.1.- Su organización.

Lo primero y más importante en este punto es definir ¿quiénes formarán parte de la asociación?, para lo cual se puede afirmar que la asociación contará con un número ilimitado de miembros, consistirán en todo armador, que inscriba su embarcación en el Club, siempre desde el momento en que la inscripción se efectúe.

Ahora derivado de lo mencionado en el párrafo inmediato anterior la pregunta es ¿puede un poseedor inscribir la embarcación que está explotando al Club? No olvidemos que el armador se presume propietario del navío salvo prueba en contrario y que el naviero no siempre va a ser dueño de dicho bien mueble pero siempre lo utilizará para sus actividades, ya sea transporte marítimo de carga, personas, mixto, pesca, etcétera, la respuesta es sí pero sobre ellos recaen responsabilidades muy similares a las que recaen sobre los armadores, por lo cual están interesados en asegurar estas mismas responsabilidades en un Club.

También, es relevante indicar que asumen la cualidad de miembro cada uno de los Directores del Club (personal dirigente de los Clubes mismo que se divide en directores o administradores; “*managers*” o ejecutivos o gerentes y representantes de los anteriores en los distintos puertos del mundo), siempre durante el periodo en que ejercen este cargo, con completa independencia de que posean o no naves inscritas en el mismo.<sup>192</sup>

La administración del Club está encargada a un Consejo de Administración, los cuales deben ser elegidos de entre los miembros del mismo, o que sean miembros dirigentes de una empresa naviera que tenga inscritos en el club, buques por un mínimo de diez mil toneladas de arqueado bruto.

La composición de este comité es variable, estando compuesto por un número de entre diez y treinta y cinco miembros y el número de directores que componen el consejo suele estar establecido en las norma reguladoras de cada uno de los Clubes.

---

<sup>191</sup> Idem.

<sup>192</sup> Vargas Yong, Alejandro. “Los Clubes de Protección e Indemnidad (P&I Clubs)”. Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho de la Universidad de Costa Rica. Costa Rica. 2009. p. 70.

El consejo mencionado está presidido por un presidente con gran experiencia y se reúne regularmente dos veces al mes, por lo general para aprobar reclamaciones pendientes y decidir sobre las cuestiones de importancia relativas al funcionamiento del club.

Entre sus atribuciones está la posibilidad de decidir cualquier actividad que les parezca necesaria u oportuna, de conformidad en los estatutos, reglamentos y acta constitutiva y todo lo que no esté desautorizado por esos documentos puede ser llevado a cabo por los directores.

### **9.6.2.- Coberturas.**

Las coberturas de éstos Clubes comprenden la responsabilidad civil del armador o transportista que pueda surgir de cualquier clase de daños que se causen a terceros en virtud del desarrollo de la actividad marítima y entre éstos daños o perjuicios podemos mencionar a manera de ejemplo los siguientes:

#### **a) Protección por:**

- Muerte, lesiones corporales o enfermedades del capitán y/o de la tripulación siempre que se hallen a bordo o desplazándose desde el buque o hacia él, incluyendo cualquier persona a bordo o de otro buque.
- Daños, compensación, salarios, manutención, gastos médicos y hospitalización.
- Muerte, lesiones corporales o enfermedades de los pasajeros y pérdidas ocasionadas a su equipaje.
- Muerte, lesiones o enfermedades de los estibadores que devienen como consecuencia de la operación de carga o descarga de las mercancías hacia y desde el buque.
- Gastos de salvamento de vidas humanas.
- Gastos de repatriación del capitán y/o de la tripulación, en los casos de enfermedad o lesión o de enfermedad grave de un familiar.
- Gastos para enviar un sustituto del capitán o de cualquier miembro de la tripulación.
- Salarios y demás remuneraciones del capitán y de la tripulación durante el tiempo de desempleo por naufragio.
- Pérdida de los derechos personales de la tripulación.

- Pérdida y daño a puertos, muelles y demás instalaciones portuarias.
- Daños a otro buque.

**b) Indemnización por:**

- Gastos de cuarentena por desinfección del buque, tripulación, carga, como consecuencia de una epidemia.
- Contribución en la avería gruesa.
- Daños o pérdidas a consecuencia del remolque.
- Averías o faltantes en la carga.
- Reclamaciones respecto de la carga transportada.
- Pérdidas o daños a la carga como resultado de un abordaje, siempre y cuando hubiese culpa común y por el cual el armador deba indemnizarlos.
- Gastos de avería gruesa y los especiales que el armador tuviere derecho de reclamación sobre los titulares de la carga.
- Multas u otras penalizaciones impuestas a un buque por autoridades judiciales y/o administrativas.
- Costos y gastos relativos a la defensa de los intereses del buque.
- Responsabilidades por contaminación por hidrocarburos o por sustancias peligrosas.

En resumen podemos concluir que los Clubes de Protección e Indemnización siempre:

- ✓ Van a constituir un fondo común con un destino específico, el cual deviene de las aportaciones de los miembros afiliados.
- ✓ Aseguran las responsabilidades del armador y/o del naviero frente a terceros.
- ✓ No solamente se circunscriben al pago de una indemnización pues además buscan proporcionar una cobertura para la responsabilidad civil del armador o del naviero según sea el caso, otorgando un sistema de atención de reclamos a nivel mundial.

- ✓ Son asociaciones sin ánimos de lucro, por lo cual no son propiamente personas morales de naturaleza mercantil.
- ✓ No fijan un límite de responsabilidad como sí sucede con las aseguradoras.

## CAPÍTULO X.- LOS DELITOS EN EL DERECHO MARÍTIMO.

Antes de iniciar con éste Capítulo quiero hacer una breve referencia al Dr. Raúl Cervantes Ahumada, que en paz descansa pues concuerdo plenamente con él cuando mencionó que *“nuestro ordenamiento jurídico carece de una sistematización adecuada de los delitos marítimos”*<sup>193</sup> y es cierto simple y llanamente revisemos nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos y para sorpresa nuestra no encontramos un Título ni un Capítulo especial para el caso de los delitos marítimos y no se diga en la Ley Federal del Mar ni en la Ley Aduanera que no debería de ser en éste último ordenamiento, no es lo correcto y es más no vamos lejos, ni siquiera se contempla ni aquí ni en el Código Penal Federal delitos antiquísimos y que son campo de estudio absoluto del Derecho Marítimo Penal como la baratería el cual analizaremos a detalle más adelante y si acaso lo “más parecido” y lo pongo así entrecomillado, son los delitos relativos al contrabando, su presunción y su equiparable que tengan qué ver con embarcaciones y la mar tipificados en el Código Fiscal de la Federación, pero de ahí en fuera no tenemos un ordenamiento más serio ni profundo de los delitos marítimos en nuestro país, por desgracia.

### 10.1.- Legislación Mexicana.

El artículo 19 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos reconoce plenamente un Principio General de Derecho que se sigue en muchas partes del mundo (herencia del Derecho Romano) que es aquél que me indica que no hay delito sin ley que lo tipifique ni castigo contemplado en la ley, en consecuencia si no tenemos como lo comenté al inicio de éste Capítulo un ordenamiento que en verdad garantice una mayor seguridad jurídica, respetando los Derechos Humanos y las Garantías Individuales consagrados en los artículos 14 y 16 de la referida Carta Magna a los sujetos de la navegación y la actividad marítimo portuaria ¿cómo se les puede sancionar a las personas que cometan un delito a bordo de una embarcación o en puerto o contra las mercancías a bordo o al momento de su carga, descarga, estiba y desestiba? Otra pregunta ¿qué pasa si hay una rebelión a bordo en contra del capitán?

En el Título Segundo del Código Penal Federal, me habla de los delitos contra el Derecho Internacional, conteniéndose entre ellos la piratería y aquí sí quiero transcribir los artículos 146 y 147 de éste Código para desmenuzarlo y analizar su contenido:

#### ***“ARTÍCULO 146.- Serán considerados piratas:***

*I.- Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana, de otra nación, o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo;*

---

<sup>193</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. “Derecho Marítimo”. Op. Cit. p. 963.

*II.- Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata, y*

*III.- Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados. Estas disposiciones deberán igualmente aplicarse en lo conducente a las aeronaves.”<sup>194</sup> (Énfasis añadido).*

**“ARTÍCULO 147.- Se impondrán de quince a treinta años de prisión y decomiso de la nave, a los que pertenezcan a una tripulación pirata”.**<sup>195</sup> (Énfasis añadido).

Primeramente me dice ¿quiénes serán considerados piratas?, a saber:

**a)** Los que, perteneciendo a la tripulación de una nave mercante mexicana o de otra nación o sin nacionalidad, apresen a mano armada alguna embarcación, o cometan depredaciones en ella, o hagan violencia a las personas que se hallen a bordo.

**b)** Los que, yendo a bordo de una embarcación, se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata.

**c)** Los corsarios que, en caso de guerra entre dos o más naciones, hagan el curso sin carta de marca o patente de ninguna de ellas, o con patente de dos o más beligerantes, o con patente de uno de ellos, pero practicando actos de depredación contra buques de la República o de otra nación para hostilizar a la cual no estuvieren autorizados.

Para esos delincuentes se les impondrá una pena de quince a treinta años de prisión además de proceder el decomiso de la embarcación, con la cual hayan cometido dichos delitos.

Quiero hacer una distinción entre los conceptos de lo que es un pirata y lo que es un corsario, el primero no es otra cosa que una persona que delinque utilizando su navío como instrumento principal para lograr los fines alcanzados en el artículo 146 del Código Penal Federal, mientras que el corsario no es otra cosa que un pirata que actúa al amparo de la Ley con un documento denominado patente de corso y esto se lo heredó Inglaterra al mundo a través de la reina Elizabeth I, conocida como “La Reina Virgen” siendo uno de los corsarios más exitosos Francis Drake quien robó muchos galeones españoles y fue así como Inglaterra, una isla

---

<sup>194</sup> Código Penal Federal.

<sup>195</sup> Idem.



empobrecida poco a poco fue saliendo adelante a través de ésta actividad ilícita y mucho tiempo después vino la Primer Revolución Industrial que dio paso al Imperio más extenso en toda la Historia, el Británico.

**REINA ELIZABETH I**



**SIR FRANCIS DRAKE**



Cabe señalar que en México ya no está permitido que se expidan patentes de corso como sí lo establecía nuestra Carta Magna pero obviamente al suscribir México diversos Tratados Internacionales que prohíben legalizar la piratería porque en realidad para eso servía la patente de corso, si nuestro país llegase a expedir éstos documentos, para los demás países los corsarios mexicanos serán considerados piratas.

Por su parte el artículo 101 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982), nos define a la piratería de la siguiente manera:

**“ARTÍCULO 101**

***Definición de la piratería.***

**Constituye piratería cualquiera de los actos siguientes:**

***a) Todo acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos:***

***i) Contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos;***

*ii) Contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado;*

*b) Todo acto de participación voluntaria en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata;*

*c) Todo acto que tenga por objeto incitar a los actos definidos en el apartado a) o en el apartado b) o facilitarlos intencionalmente.”*

(Énfasis añadido).

A la luz de éste Tratado Internacional tenemos que la piratería siempre será un acto ilegal de violencia o de detención o todo acto de depredación cometidos con un propósito personal por la tripulación o los pasajeros de un buque privado o de una aeronave privada y dirigidos contra un buque o una aeronave en la alta mar o contra personas o bienes a bordo de ellos o incluso contra un buque o una aeronave, personas o bienes que se encuentren en un lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado y por otro lado también me habla de **TODO ACTO DE PARTICIPACIÓN VOLUNTARIA** en la utilización de un buque o de una aeronave, cuando el que lo realice tenga conocimiento de hechos que den a dicho buque o aeronave el carácter de buque o aeronave pirata. Como podemos ver los bienes jurídicos tutelados son por supuesto la vida y bienestar de personas a bordo de buques o aeronaves, éstos medios de transporte y el cargamento que venga a bordo pero se sujeta a la alta mar lo que como ya lo vimos, es un Bien Común a la Humanidad y aquí la jurisdicción que se aplicará será la del Estado en donde el buque se encuentre matriculado (hablo de la embarcación apresada pues en la mayoría de los casos, los barcos pirata no tienen nacionalidad es aquí cuando cualquier Estado que preste ayuda o auxilio a través de una embarcación en donde se haya matriculado, las leyes que se aplicarán serán las de ese país).

¿Qué otros delitos marítimos encontramos en nuestra Legislación Interna? El de violación de inmunidad y de neutralidad, contemplado en el artículo 148, fracción III del Código Penal Federal, mismo que a la letra dice:

**“ARTÍCULO 148.- Se aplicará prisión de tres días a dos años y multa de cien a dos mil pesos, por:**

(...)

**IV.- Todo ataque o violencia de cualquier género a los escudos, emblemas o pabellones de una potencia amiga.”** (Énfasis añadido).

Como podemos apreciar entre otras cuestiones éste delito se tipificará cuando exista un ataque o cualquier tipo de violencia a los escudos, emblemas o pabellones de una potencia amiga, no olvidemos que pabellón es el concepto jurídico-marítimo de toda bandera que debe izar una embarcación.

Si se preguntaban si alguno de los dos delitos en cuestión son considerados graves la respuesta es no, al no contemplarse en ese listado que se contiene en el artículo 167 del Código Nacional de Procedimientos Penales.

Algo sumamente que no puedo pasar desapercibido es conocer lo que es un delito y es el caso que nos ocupa que el primer párrafo del artículo 7º del Código Penal Federal nos indica que *“es el acto u omisión que sancionan las leyes penales”*<sup>196</sup> esto es el cuerpo del delito el cual **SIEMPRE** debe de contener los siguientes elementos para considerarse tal (hablo de los elementos positivos de acuerdo a la Teoría del Delito):

- **Acción:** Acto (movimiento que se realiza) u omisión (dejar de hacer lo que se está obligado a hacer).
- **Antijuridicidad:** Lo contrario a la norma.
- **Tipicidad:** Adecuación de la conducta al tipo penal.
- **Imputabilidad:** Que el sujeto sea responsable del hecho = Capacidad de entender y querer condicionada por la salud y la madurez del sujeto respecto del Derecho Penal y obrar conforme a ese conocimiento = base psicológica de la culpabilidad.
- **Culpabilidad:** Situación de una persona que merece el reproche que se le dirige para aplicarle una disposición incriminadora, va relacionado con el dolo y la culpa.
- **Punibilidad:** Sanción o castigo.<sup>197</sup>

Siempre el cuerpo del delito deberá de cumplir a cabalidad con todas y cada una de éstos características, de lo contrario **NO se considerará tal** y corresponde al Ministerio Público el recabar todas las pruebas necesarias para acreditarlo lo cual no significa por supuesto y de acuerdo al Principio de Presunción de Inocencia que el imputado ya en ese momento sea declarado culpable pues esto le corresponde al Juez de Control acreditarlo previas formalidades legales a través de una sentencia.

---

<sup>196</sup> Código Penal Federal. Op. Cit.

<sup>197</sup> Taller denominado “Los Delitos Aduaneros”, impartido por el Lic. Rubén Abdo Askar Camacho en el Centro de Estudios Fiscales (CEFA) el 17 de Octubre de 2018.

Me permito ilustrar esto que acabo de decir con la siguiente Jurisprudencia, la cual a la letra dice:

**Registro: 160621. 1a./J. 143/2011 (9a.). Primera Sala. Décima Época. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro III, Diciembre de 2011, Pág. 912.**

**ACREDITACIÓN DEL CUERPO DEL DELITO Y DEL DELITO EN SÍ. SUS DIFERENCIAS.**

*Conforme a los artículos 134 y 168 del Código Federal de Procedimientos Penales, en el ejercicio de la acción penal el Ministerio Público debe acreditar el cuerpo del delito y la probable responsabilidad del inculpado, lo cual significa que debe justificar por qué en la causa en cuestión se advierte la probable existencia del conjunto de los elementos objetivos o externos que constituyen la materialidad del hecho delictivo. Así, el análisis del cuerpo del delito sólo tiene un carácter presuntivo. El proceso no tendría sentido si se considerara que la acreditación del cuerpo del delito indica que, en definitiva, se ha cometido un ilícito. Por tanto, durante el proceso - fase preparatoria para el dictado de la sentencia- el juez cuenta con la facultad de revocar esa acreditación prima facie, esto es, el juzgador, al dictar el auto de término constitucional, y el Ministerio Público, en el ejercicio de la acción penal, deben argumentar sólidamente por qué, prima facie, se acredita la comisión de determinado delito, analizando si se acredita la tipicidad a partir de la reunión de sus elementos objetivos y normativos. Por su parte, el estudio relativo a la acreditación del delito comprende un estándar probatorio mucho más estricto, pues tal acreditación -que sólo puede darse en sentencia definitiva- implica la corroboración de que en los hechos existió una conducta (acción u omisión) típica, antijurídica y culpable. El principio de presunción de inocencia implica que el juzgador, al dictar el auto de término constitucional, únicamente puede señalar la presencia de condiciones suficientes para, en su caso, iniciar un proceso, pero no confirmar la actualización de un delito. La verdad que pretende alcanzarse sólo puede ser producto de un proceso donde la vigencia de la garantía de defensa adecuada permite refutar las pruebas aportadas por ambas partes. En efecto, antes del dictado de la sentencia el inculpado debe considerarse inocente, por tanto, la emisión del auto de término constitucional, en lo que se refiere a la acreditación del cuerpo del delito, es el acto que justifica que el Estado inicie un proceso contra una persona aun considerada inocente, y el propio acto tiene el objeto de dar seguridad jurídica al inculpado, a fin de que conozca que el proceso iniciado en su contra tiene una motivación concreta, lo cual sólo se logra a través de los indicios que obran en el momento, sin que tengan el carácter de prueba.*

**Amparo directo 9/2008. 12 de agosto de 2009. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Sergio A. Valls Hernández. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretario: Miguel Enrique Sánchez Frías.**

**Amparo directo 16/2008. 12 de agosto de 2009. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Sergio A. Valls Hernández. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretario: Miguel Enrique Sánchez Frías.**

**Amparo directo 33/2008. 4 de noviembre de 2009. Mayoría de cuatro votos. Disidente: Sergio A. Valls Hernández. Ponente: José Ramón Cossío Díaz. Secretario: Miguel Enrique Sánchez Frías.**

**Amparo directo 8/2010. 30 de junio de 2010. Mayoría de cuatro votos. Disidente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Juan N. Silva Meza. Secretario: Jaime Flores Cruz.**

**Amparo directo 7/2010. 30 de junio de 2010. Mayoría de cuatro votos. Disidente: José de Jesús Gudiño Pelayo. Ponente: Arturo Zaldívar Lelo de Larrea. Secretario: Javier Mijangos y González.**

**Tesis de jurisprudencia 143/2011 (9a.). Aprobada por la Primera Sala de este Alto Tribunal, en sesión privada de cuatro de noviembre de dos mil once.**

Por cuanto hace a delitos que se lleven a cabo a bordo de embarcaciones el artículo 5º del ya mencionado Código Penal Federal establece lo siguiente:

**“ARTÍCULO 5º.- Se considerarán como ejecutados en territorio de la República:**

**I.- Los delitos cometidos por mexicanos o por extranjeros en alta mar, a bordo de buques nacionales;**

**II.- Los ejecutados a bordo de un buque de guerra nacional surto en puerto o en aguas territoriales de otra nación. Esto se extiende al caso en que el buque sea mercante, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto;**

**III.- Los cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación. En caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad;**

*IV.- Los cometidos a bordo de aeronaves nacionales o extranjeras que se encuentren en territorio o en atmósfera o aguas territoriales nacionales o extranjeras, en casos análogos a los que señalan para buques las fracciones anteriores, y*

*V.- Los cometidos en las embajadas y legaciones mexicanas.*"<sup>198</sup>

(Énfasis añadido).

Como podemos ver, en éste precepto legal se indica que los delitos que se cometan a bordo de buques mercantes o de guerra nacionales sin importar la nacionalidad (valga la cacofonía) de quienes los cometan, se considerará que están delinquiendo en territorio nacional y también aplica para los delitos cometidos a bordo de un buque extranjero surto en puerto nacional o en la Zona Económica Exclusiva con las condicionantes de que se turbe la paz pública o si el delincuente o el ofendido no fueren de la tripulación ya que en caso contrario, se obrará conforme al derecho de reciprocidad.

Ahora, en el Título Quinto de ese mismo Código Penal Federal que nos habla de los Delitos en Materia de Vías de Comunicación y Correspondencia, en concreto en el artículo 167 de dicho ordenamiento señala una pena de uno a cinco años de prisión y de cien a diez veces la Unidad de Medida y Actualización a toda persona que difunda o transmita información falsa que en cualquier forma, perjudique o pueda perjudicar la seguridad de un buque de servicio público federal, permitiéndome ilustrarlo con la transcripción.

**"ARTÍCULO 167.- Se impondrán de uno a cinco años de prisión y de cien a diez mil días multa:**

(...)

**IX. Al que difunda o transmita información falsa que en cualquier forma perjudique o pueda perjudicar la seguridad de una aeronave, de un buque o de otro tipo de vehículo de servicio público federal.**"<sup>199</sup> (Énfasis añadido).

Pero lejos de todo esto no tenemos un ordenamiento (como ya lo habíamos comentado con antelación) ni mucho menos un apartado especial en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos que tipifiquen a los delitos marítimos, algunos de ellos antiquísimos y contemplados en otros países como lo son la baratería por ejemplo que explicaremos en el Subcapítulo correspondiente, por lo cual en realidad no hay una certeza jurídica para los sujetos de la navegación por lo que a alguna conducta delictiva se lleve a cabo a bordo de una embarcación y se afecten a las personas o a los bienes que también vengán a bordo, valga la expresión ¿a

---

<sup>198</sup> Código Penal Federal.

<sup>199</sup> Idem.

qué llegamos, a un daño en propiedad ajena? Por ejemplo y respecto a las personas ¿qué delito pudiera llegar a cometerse? Lesiones, homicidio, etcétera pero la otra pregunta es ¿qué sucede cuando en el comercio marítimo, toda acción u omisión ilegal o nociva, cometida por el capitán o la tripulación de un buque causen perjuicio al cargador, o al armador o al asegurador? Según sea el caso, bueno pues precisamente esto es la baratería de capitanes y marineros, también conocido como “baratería del capitán o del patrón” o simplemente “baratería”, la cual puede ser simple, si nace de la imprudencia, negligencia o impericia de quien la comete y fraudulenta, cuando ha mediado dolo; en la primera sólo produce responsabilidad civil, mientras que la segunda determina responsabilidades civiles y penales.

Es una realidad que el Derecho tiene que modernizarse y adecuarse a los tiempos actuales y no podemos considerar a la piratería o a los delitos que se cometan a bordo de un buque como delitos marítimos, ya que como lo ha mencionado la Organización Marítima Internacional, se necesita una regulación jurídica más clara y eficiente para castigar los delitos como la piratería, los robos a mano armada perpetrados contra los buques, el contrabando de mercancías y de drogas, el terrorismo marítimo, el contrabando de armas, el tráfico de personas y más aunado a establecer una política preventiva para evitar su comisión.

Muchos de éstos delitos se encuentran dispersos en diversos ordenamientos legales, como por ejemplo el contrabando en el Código Fiscal de la Federación, los delitos contra la salud en el Código Penal Federal al igual que la piratería y los robos con violencia (a mano armada) pero a mi parecer, necesitamos un capítulo especial en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en donde se contemple a los delitos marítimos para establecer su tipo penal y las sanciones correspondientes, brindando así mayor seguridad jurídica a los usuarios de la navegación y poniendo a México a la vanguardia por lo que al campo del Derecho Marítimo se refiere.

En el siguiente Subcapítulo haré un estudio sobre diversos ordenamientos extranjeros para comprender mejor a los delitos marítimos y ver ¿de qué manera podemos mejorar? Nuestra Legislación para los fines que mencioné en el párrafo inmediato anterior.

## **10.2.- Derecho Comparado (tipificación, prevención y penas impuestas por la comisión de delitos en otros países).**

Antes de analizar a detalle diversos ordenamientos quiero compartirles un fragmento de un artículo escrito por el abogado estadounidense *Elias B. Rudnikas* en la página de internet *LeyMarítima.Com* <https://www.leymaritima.com/derecho-maritimo-y-delitos-en-alta-mar/> que a la letra dice:

*“En 2006, una pasajera que iba de vacaciones a bordo de un barco crucero de la Royal Caribbean fue víctima de agresión sexual y violación en su camarote. Tras regresar inmediatamente a Los*

Angeles, presentó su declaración al FBI y se encontró con que el sistema judicial de los EE. UU. no podía hacer nada.

El derecho marítimo global existente establece que los cruceros han de hacer todo lo posible por asegurar la seguridad del pasaje. Sin embargo, determinar la jurisdicción puede ser complicado, ya que depende de si el buque se encontraba en aguas internacionales o en el litoral nacional cuando se cometió el crimen, y del pabellón enarbolado por el barco crucero.

Para desgracia de esta mujer, el barco navegaba por aguas internacionales cuando tuvo lugar la presunta agresión y estaba matriculado en Liberia. Antes de que el incidente motivara en 2006 una audiencia en el Congreso sobre delitos en este tipo de buques, la línea de cruceros había registrado 66 casos de presuntas violaciones entre 2003 y 2005, sin que ninguno de ellos diera lugar a una actuación judicial exitosa.

Cada país tiene su propia versión de las leyes marítimas, lo que significa que los delitos relacionados con los cruceros deben examinarse necesariamente caso a caso. Ante todo, el país donde está registrado el barco crucero determina qué normas son de aplicación. En el caso del buque de la Royal Caribbean matriculado en Liberia, sólo sería aplicable la ley marítima liberiana, que supuestamente han de hacer cumplir las autoridades del país.

También hay competencias adicionales implicadas dependiendo de dónde fondea el buque. Si un barco atraca en Long Beach, California, las leyes de este Estado serán de aplicación para el navío, su pasaje y su tripulación, independientemente del país donde esté matriculado.

Normalmente, las leyes de un país se aplican a cualquier buque que se encuentre a menos de 12 millas (19,3 km) de sus costas, con algunas excepciones. Por ejemplo, no se permiten los juegos de azar a bordo de ningún barco hasta que se halle a más de 12 millas de la costa americana, independientemente de su pabellón.<sup>200</sup> (Énfasis añadido).

Como se puede apreciar no solamente la tipificación de los delitos en materia marítima es complicada sino establecer la competencia de la autoridad que conocerá del asunto, aquí en éste ejemplo que nos comparte el abogado simplemente vemos ¿qué es lo que pasa?

---

<sup>200</sup> Rudnikas, Elías B. "Derecho marítimo y delitos en alta mar". Artículo escrito en la página de internet LeyMarítima.Com <https://www.leymaritima.com/derecho-maritimo-y-delitos-en-alta-mar/>



- Una pasajera es violada dentro de su camarote.
- El delito se comete en Alta Mar.
- El buque se encuentra matriculado y abanderado en Liberia.
- Cuando la mujer intenta denunciar el hecho ante la autoridad estadounidense, en la Ciudad de Los Ángeles, California, la Oficina Federal de Investigaciones (FBI en inglés) le indica que no pueden hacer nada.

¿Aquí cuál es la razón para que la autoridad le haya respondido de esa manera? Que el delito no se perpetró en territorio estadounidense sino en territorio de Liberia, recordemos que las embarcaciones son extensiones de ese elemento del Estado y aquí estamos cayendo en conflicto de competencia de normas sin lugar a dudas, ahora, la lógica jurídica nos lleva a deducir que efectivamente la autoridad liberiana es la que debe de hacer cumplir la Ley de su país ¿es necesario que dicha pasajera tenga que desplazarse hasta allá para levantar su denuncia? No, claro que no, para eso están las embajadas y los consulados pero ¿cómo se van a llevar a cabo las audiencias? Ahí sí necesariamente en los Tribunales de Liberia agregándole el hecho de que la embarcación se encontraba en Alta Mar y de conformidad con el artículo 94 de la Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982) en esa zona de uso común a la Humanidad, las leyes aplicables serán las del Estado en donde el buque se encuentre matriculado y abanderado, pero como bien lo menciona el abogado, cada caso es diferente y hay que analizarlos a fondo así pues si es que ese barco hubiera atracado en cualquier puerto de California, las leyes de éste Estado **SERÁN** de aplicación para el navío, su pasaje y su tripulación, independientemente del país donde esté matriculado, con lo cual ya se da una mayor seguridad jurídica a los usuarios de la navegación, en éste caso al de la pasajera y la autoridad estadounidense sin problema puede llevar a cabo la investigación y desahogar el procedimiento correspondiente y es que cada país tiene su propia interpretación en cuanto al Derecho Marítimo Internacional y el Derecho del Mar se refiere.

¿Casos complicados, verdad? Primero que nada la tipificación de los delitos y en segundo término la competencia de la autoridad que conocerá sobre ellos.

A continuación analizaremos los siguientes ordenamientos para conocer ¿cómo se encuentran tipificados los delitos marítimos? Y ver si podemos hacer lo propio en México y de ser afirmativa la respuesta ¿qué estamos esperando para poner a nuestro Derecho Marítimo a la altura del país que somos? Con gente trabajadora, con excelentes investigadores en el campo de la mar:

## a) Venezuela:

El primero ordenamiento que quiero analizar con Ustedes es la **Ley Sobre el Delito de Contrabando** mencionando lo más relevante para el Derecho Marítimo de éste país hermano pero sobre todo, lo relativo a los delitos:

- Nos define al contrabando como aquéllas conductas o acciones **ILÍCITAS** que en el **EJERCICIO DE LA ACTIVIDAD MARÍTIMA**, tiendan a eludir o impedir la intervención o fiscalización del Estado Venezolano con el objeto de impedir el control en la introducción, extracción o tránsito de mercancía.
- El delito de **CONTRABANDO MARÍTIMO** se da con la extracción y salida de productos nacionales o nacionalizados venezolanos fuera del país, sin cumplir con los controles aduaneros pertinentes, **EVADIENDO** las obligaciones tributarias impuestas por el Estado.
- También se configura el delito de **CONTRABANDO MARÍTIMO** cuando ingrese mercancía al territorio venezolano de forma ilegal.
- Habrá agravantes cuando se trate de petróleo y sus derivados.

Nótese aquí la gran similitud que tiene con México para sancionar al delito de contrabando así como su presunción y su equiparable en el Código Fiscal de la Federación, sin embargo bajo mi humilde punto de vista en éste caso estamos hablando más de delitos aduaneros y fiscales que marítimos propiamente, independientemente de que se esté ocupando la mar o un buque como instrumentos para preparar y ejecutar el ilícito.

Otro ordenamiento de éste país hermano que quiero analizar con Ustedes es la **Ley Orgánica contra la Delincuencia Organizada:**

Su objeto principal es el de sentar ¿cuáles van a ser los parámetros legales? Que permitan investigar, perseguir, tipificar y sancionar los delitos relacionados con la delincuencia organizada, la cual se define como la actividad de tres o más personas o según sea el caso, solo una que actúe haciendo uso de medios tecnológicos o de saber científico que le permita potenciar las acciones de otro grupo quienes actuando en asociación criminal, por acción y omisión cometan los delitos previstos en la Ley.

Para nuestro campo de estudio, toca a la delincuencia organizada (entre otros supuestos) a las personas que trafiquen con alguna embarcación metales, piedras preciosas, material estratégico para la Nación como lo son insumos básicos usados para la producción nacional.

Ahora quiero revisar con Ustedes la **Ley Orgánica de Drogas:**

- Su impacto en el Derecho Marítimo tiene que ver con el decomiso de las embarcaciones adquiridas con dinero proveniente del tráfico de drogas y además las que se destinen al transporte de dichas drogas desde o hacia un punto de Venezuela.

## b) España:

En los artículos 44 y 45 de la **Ley de Navegación Marítima** a grandes rasgos nos establecen lo siguiente:

- Se establece la jurisdicción penal española para buques extranjeros que se encuentren en mar territorial español y en consecuencia los órganos jurisdiccionales españoles competentes pueden ordenar detenciones o realizar investigaciones a bordo de un buque extranjero, en relación con un delito cometido a bordo de dicho buque durante su paso, siempre que pase por el mar territorial procedente de aguas interiores.
- A petición del capitán del buque o de un representante diplomático o consular del Estado del pabellón, los órganos jurisdiccionales españoles competentes podrán proceder a ordenar detenciones o realizar investigaciones en relación con delitos que se hayan cometido a bordo de un buque extranjero.

Como podemos ver, no nos dice mucho acerca de los delitos marítimos ya que se enfoca como la mayoría de las Legislaciones en las conductas delictivas que se lleven a cabo a bordo incluso en buques extranjeros, pero que se encuentren en mar territorial de España.

Por cuanto hace al **Código Penal español**, su artículo 616 ter tipifica al delito de piratería de la siguiente manera: *“El que con violencia, intimidación o engaño, se apodere, dañe o destruya una aeronave, buque u otro tipo de embarcación o plataforma en el mar, o bien atente contra las personas, cargamento o bienes que se hallaren a bordo de las mismas, será castigado como reo del delito de piratería con la pena de prisión de diez a quince años y en todo caso, la pena prevista en este artículo se impondrá sin perjuicio de las que correspondan por los delitos cometidos.”*<sup>201</sup>

Y de nueva cuenta solamente esto es contemplado como un delito marítimo.

## c) Italia:

Éste país que como es bien sabido, ha tenido una riquísima Historia Marítima y uno de los ordenamientos más completos que tuvo fue precisamente **el Código Italiano de la Navegación** el cual tipifica diversos delitos, como los que vamos a enunciar enseguida:

---

<sup>201</sup> Código Penal Español.

- Delitos contra la persona: Se tipifica el homicidio de un superior jerárquico de la tripulación, la trata de esclavos, el abuso de autoridad, el desembarco y abandono abusivo de una persona, el abandono de un componente de la tripulación, enfermo o herido, la omisión en el auxilio a un ciudadano abandonado en país extranjero, la negativa de asistencia a naves y personas en peligro y la falta a bordo por culpa del capitán, de los víveres necesarios para la alimentación de las personas embarcadas.<sup>202</sup>
- Las contravenciones: La ocupación abusiva de espacios marítimos, la extracción ilegal de material de tales espacios, la inobservancia de las normas sobre los bienes del dominio marítimo, la pesca abusiva, la inobservancia de las tarifas, las faltas a las normas de policía y el embarque de pasajeros enfermos.<sup>203</sup>
- Delitos contra la personalidad del Estado: Es el hecho de embarcarse en nave enemiga en tiempo de guerra y el ultraje a la bandera o emblemas estatales.

Esto tiene mucha similitud con el delito de traición a la Patria, tipificado en el artículo 123 del Código Penal Federal, mismo que a la letra dice:

***“ARTÍCULO 123.- Se impondrá la pena de prisión de cinco a cuarenta años y multa hasta de cincuenta mil pesos al mexicano que cometa traición a la patria en alguna de las formas siguientes:***

***I.- Realice actos contra la independencia, soberanía o integridad de la Nación Mexicana con la finalidad de someterla a persona, grupo o gobierno extranjero;***

***II.- Tome parte en actos de hostilidad en contra de la Nación, mediante acciones bélicas a las órdenes de un Estado extranjero o coopere con éste en alguna forma que pueda perjudicar a México.***

***Cuando los nacionales sirvan como tropa, se impondrá pena de prisión de uno a nueve años y multa hasta de diez mil pesos;***

***Se considerará en el supuesto previsto en el primer párrafo de esta fracción, al que prive ilegalmente de su libertad a una persona en el territorio nacional para entregarla a las autoridades de otro país o trasladarla fuera de México con tal propósito.***

***III.- Forme parte de grupos armados dirigidos o asesorados por extranjeros; organizados dentro o fuera del país, cuando tengan por***

<sup>202</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. “Derecho Marítimo.” Op. Cit. p. 969.

<sup>203</sup> Idem.

*finalidad atentar contra la independencia de la República, su soberanía, su libertad o su integridad territorial o invadir el territorio nacional, aun cuando no exista declaración de guerra;*

**IV.-** Destruya o quite dolosamente las señales que marcan los límites del territorio nacional, o haga que se confundan, siempre que ello origine conflicto a la República, o ésta se halle en estado de guerra;

**V.-** Reclute gente para hacer la guerra a México, con la ayuda o bajo la protección de un gobierno extranjero;

**VI.-** Tenga, en tiempos de paz o de guerra, relación o inteligencia con persona, grupo o gobierno extranjeros o le dé instrucciones, información o consejos, con objeto de guiar a una posible invasión del territorio nacional o de alterar la paz interior;

**VII.-** Proporcione dolosamente y sin autorización, en tiempos de paz o de guerra, a persona, grupo o gobierno extranjeros, documentos, instrucciones o datos de establecimientos o de posibles actividades militares;

**VIII.-** Oculte o auxilie a quien cometa actos de espionaje, sabiendo que los realiza;

**IX.-** Proporcione a un Estado extranjero o a grupos armados dirigidos por extranjeros, los elementos humanos o materiales para invadir el territorio nacional, o facilite su entrada a puestos militares o le entregue o haga entregar unidades de combate o almacenes de boca o guerra o impida que las tropas mexicanas reciban estos auxilios;

**X.-** Solicite la intervención o el establecimiento de un protectorado de un Estado extranjero o solicite que aquel haga la guerra a México; si no se realiza lo solicitado, la prisión será de cuatro a ocho años y multa hasta de diez mil pesos;

**XI.-** Invite a individuos de otro Estado para que hagan armas contra México o invadan el territorio nacional, sea cual fuere el motivo que se tome; si no se realiza cualquiera de estos hechos, se aplicará la pena de cuatro a ocho años de prisión y multa hasta de diez mil pesos;

**XII.-** Trate de enajenar o gravar el territorio nacional o contribuya a su desmembración;

**XIII.-** Reciba cualquier beneficio, o acepte promesa de recibirlo, con el fin de realizar alguno de los actos señalados en este artículo;

**XIV.-** Acepte del invasor un empleo, cargo o comisión y dicte, acuerde o vote providencias encaminadas a afirmar al gobierno intruso y debilitar al nacional; y

**XV.-** Cometa, declarada la guerra o rotas las hostilidades, sedición, motín, rebelión, terrorismo, sabotaje o conspiración.<sup>204</sup> (Énfasis añadido).

- Delitos contra la seguridad de la navegación: Es toda ejecución, remoción arbitraria u omisión de señales prescritas por la Ley para la seguridad de la navegación y la omisión de auxilio a embarcaciones o personas en peligro.

Dicho sea de paso, fue tomado como ejemplo para otras Legislaciones para tipificar a los delitos marítimos.

Éste Subcapítulo quisiera cerrarlo con una frase del Dr. Raúl Cervantes Ahumada, que en paz descanse y que dice: *“el estudio comparativo que hemos realizado nos confirma la conclusión de la pobreza de nuestro ordenamiento en materia penal marítima, y la conveniencia de actualizar el Código Penal Federal con normas adecuadas que tiendan a la protección y fomento del tráfico marítimo.”*<sup>205</sup>

### **10.3.- Los crímenes de lesa Humanidad.**

Los crímenes de lesa humanidad o contra la humanidad de acuerdo al Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional serán todos aquéllos tipificados como asesinato, exterminio, esclavitud, deportación o traslado forzoso de población, encarcelación u otra privación grave de la libertad física en violación de normas fundamentales del Derecho Internacional, tortura, violación, esclavitud sexual, prostitución forzada, embarazo forzado, esterilización forzada u otros abusos sexuales de gravedad comparable, persecución de un grupo o colectividad con identidad propia fundada en motivos políticos, raciales, nacionales, étnicos, culturales, religiosos, de género u otros motivos reconocidos en el mundo como inaceptables, de conformidad con el Derecho Internacional, así mismo la desaparición forzada de personas, el crimen del apartheid y otro acto inhumano de carácter similar que cause grandes sufrimientos intencionales o atenten de gravedad contra la integridad física o la salud mental cuando se cometa como parte de un ataque generalizado o sistemático contra una población civil y con conocimiento de dicho ataque.

Fué en el año de 1998 cuando ciento sesenta países decidieron establecer una Corte Penal Internacional en donde se juzgarían los delitos más graves contra el

<sup>204</sup> Código Penal Federal. Op. Cit.

<sup>205</sup> Cervantes Ahumada, Raúl. “Derecho Marítimo”. Op. Cit. p.970.

mundo entero, como el genocidio, los crímenes de guerra y los crímenes contra la humanidad.

Es trascendental hacer un poco de memoria histórica y me refiero brevemente a la Segunda Guerra Mundial el cual ha sido hasta ahora el conflicto bélico que más vidas ha cobrado a lo largo de la Historia de la Humanidad, dejando un total de sesenta y un millones de muertos entre civiles y militares y en donde acontecieron muchas atrocidades, de entre las que podemos mencionar:

- Que el régimen nazi llevara al extremo su ideología racista, acarreado consigo un plan de destrucción étnica teniendo como objetivo los pueblos de la Europa del Este.
- Exterminación de discapacitados mentales (como Hitler y Goebbels los llamaban) y otras personas en situación de enfermedad.
- Que los judíos sean concentrados a la fuerza en guetos en condiciones infrahumanas, deliberadamente superpoblados y gestionados con falta de comida.
- Deportaciones masivas a campos de concentración y de trabajo forzado, organizados en Europa por Alemania contra judíos, homosexuales, eslavos, discapacitados, gitanos, Testigos de Jehová, comunistas, españoles republicanos, sacerdotes católicos y ministros de otras religiones, entre otros, que se convertirían en campos de exterminio donde tendría lugar el Holocausto; también en Estados Unidos y otros países de América, internando a sus ciudadanos de ascendencia japonesa.
- Masacres masivas de población y de prisioneros enemigos perpetrada por las fuerzas japonesas, principalmente en China y las alemanas, en Rusia. Tras la guerra, malos tratos a prisioneros de guerra, sobre todo por parte de la Unión Soviética.
- Violaciones masivas de mujeres por parte de tropas soviéticas y japonesas.
- Experimentos científicos usando prisioneros realizados por médicos nazis y japoneses, que solían acabar con la muerte del individuo.
- Bombardeo aéreo masivo de civiles y lanzamiento de cohetes.
- Por primera y única vez, la bomba atómica fue utilizada en una guerra, hablamos de dos bombas arrojadas por Estados Unidos explotaron con tres días de intervalo, en Hiroshima y Nagasaki.
- Como consecuencia de los cambios territoriales, millones de personas se vieron desplazadas y desarraigadas de sus lugares de origen.

En razón de ello, el Acuerdo de Londres hacia una comprensión de los crímenes contra la humanidad a partir de Núremberg del 08 de Agosto de 1945, estableció el Estatuto del Tribunal de Núremberg y definió como *“crímenes contra la humanidad”* el *“asesinato, exterminio, esclavitud, deportación y cualquier otro acto inhumano contra la población civil, o persecución por motivos religiosos, raciales o políticos, cuando dichos actos o persecuciones se hacen en conexión con cualquier crimen contra la paz o en cualquier crimen de guerra”*.

En 1946, la Asamblea General de las Naciones Unidas confirmó los principios de Derecho Internacional reconocidos por el Estatuto del Tribunal y proclamó la Resolución 96 (I) sobre el crimen de genocidio, que define como *“una negación del derecho de existencia a grupos humanos enteros”*, entre ellos los *“raciales, religiosos o políticos”*, instando a tomar las medidas necesarias para la prevención y sanción de este crimen.

Esta resolución cristalizó en la Convención para la Prevención y la Sanción del Delito de Genocidio, adoptada por la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 260 A (III), de 09 de Diciembre de 1948, y que entró en vigor en 1951.

La definición de genocidio plasmada en la Convención de 1948 ha sido acogida en el artículo 4 del Estatuto del Tribunal Penal Internacional para la antigua Yugoslavia, de 1993, el artículo 2 del Estatuto del Tribunal Penal Internacional para Ruanda, de 1994 y el artículo 7 del Estatuto de Roma de 1998, por el que se creó la Corte Penal Internacional.

Una vez entendido lo que es un crimen de lesa humanidad y su relación con el Derecho Marítimo, tenemos que pueden llevarse a cabo de embarcaciones ya sea apresadas o en donde la tripulación o incluso los pasajeros o algunos de ellos tomen el control y se rebelen contra el capitán llegando a tipificarse algunos de los siguientes crímenes de lesa humanidad, considerados así por el Estatuto de Roma en comento:

Según el Estatuto de Roma, pueden constituir crímenes de lesa humanidad los 11 tipos de actos siguientes:

- **Asesinato:** Homicidio doloso.
- **Exterminio:** Imposición intencional de condiciones de vida, entre otras la privación del acceso a alimentos o medicinas, encaminadas a causar la destrucción de parte de una población.
- **Esclavitud:** Ejercicio de derechos de propiedad sobre una persona, incluido el tráfico de personas, en particular de mujeres y niños.



- **Deportación o traslado forzoso de población:** Expulsión de personas de la zona donde están presentes legítimamente sin motivos autorizados por el derecho internacional, entendiéndose que la deportación supone cruzar fronteras nacionales, mientras que el traslado forzoso ocurre dentro de ellas.
- **Tortura:** Dolor o sufrimientos graves, físicos o mentales, causados intencionadamente a una persona que el acusado tenía bajo su custodia o control, cabe indicar que dentro de estos se contempla los casos de tortura médica, siendo un ejemplo de esta los experimentos humanos forzosos.
- **Violación, esclavitud sexual, prostitución forzada, embarazo forzado, esterilización forzosa u otros abusos sexuales de gravedad comparable.**
- **Genocidio.**
- **Desaparición forzada de personas:** Detención o secuestro de personas por un Estado o una organización política, o con su autorización, consentimiento o aquiescencia, junto con la negativa a reconocer la privación de libertad o a proporcionar información sobre la suerte que han corrido los desaparecidos con la intención de privarlos de la protección de la ley durante un largo periodo.
- **Otros actos inhumanos de carácter similar que causen intencionadamente grandes sufrimientos o atenten contra la integridad física o la salud mental o física:** Actos inhumanos de gravedad similar a otros crímenes contra la humanidad.

Es importante mencionar que tanto nuestro Código Penal Internacional como el Estatuto de Roma establecen la imprescriptibilidad de los crímenes de lesa humanidad, ello debido al gran daño que le causan a la raza humana y además para evitar que una persona o un grupo de personas que son las que llegan a cometerlo de manera intelectual y/o material y/o cooperen en cuanto a su planeación y/o realización no se les ejerza acción penal por el simple transcurso del tiempo, el mundo ha estado tomando medidas legales para evitar éste tipo de atrocidades.

Algunos crímenes de lesa humanidad que se han cometido a lo largo de la Historia, son los siguientes:

- La muerte de millones de personas a causa de la colonización de América por parte de las potencias de aquél entonces, principalmente el Imperio Español.

- El genocidio, desaparición y desplazamiento forzado de varios grupos indígenas como los apaches, cherokees, cheyennes, chipewas, comanches, iroqueses, navajos, ottawas, sioux, yaquis, en Estados Unidos durante el siglo XIX.
- La conquista del Desierto, que fue una campaña militar dirigida por el general Julio Argentino Roca en los años de 1870's, la cual estableció el dominio argentino sobre la Patagonia, en ese entonces habitada por población indígena, donde murieron más de mil trescientas personas.
- Las masacres hamidianas se refieren a las matanzas de armenios por parte del Imperio Otomano a mediados de 1890, con un total de ochocientas mil a trescientas mil muertes.
- Las condiciones infrahumanas en las que el Rey de Bélgica Leopoldo II tenía sometida a la población del llamado Congo Belga.
- El exterminio de los pueblos de Herero y Nama en la actual Namibia entre 1904 y 1907 cuando la llamada "África del Sudoeste" estaba bajo el dominio del Imperio Alemán, por parte del general *Lothar von Trotha*, hablamos de un estimado de diez mil personas muertas del pueblo de Nama y cien mil personas del pueblo de Herero.
- Las atrocidades cometidas en la Segunda Guerra Mundial ya comentadas con antelación.
- Matanzas anticomunistas.
- La matanza y desaparición forzada de estudiantes y otros grupos civiles por parte del Gobierno Mexicano, previo a la celebración de los Juegos Olímpicos de México 68 y el llamado "halconazo" del 10 de Junio de 1971.
- Crímenes de guerra donde soldados japoneses violaron a mansalva mujeres en China y Corea.
- La destrucción de Afganistán durante la invasión soviética.
- El desabasto de comida y otras atrocidades durante la guerra civil de Nigeria.
- Trabajos forzados en muchas minas en África así como en fábricas de varias partes del mundo.
- Bosnia y Herzegovina: En Julio de 1995 las fuerzas serbias asesinaron a más de ocho mil bosníacos, principalmente hombres y niños, tanto dentro

como en los alrededores de la ciudad de Srebrenica, durante la Guerra de Bosnia.

- Hambrunas, como las que han tenido lugar en regímenes comunistas y coloniales que son realizadas a propósito, por lo que en ocasiones también son aplicadas en genocidios y holocaustos. Algunos ejemplos de estas hambrunas son:
  - La gran hambruna China.
  - La hambruna soviética de 1932-1933
  - Hambrunas que ocurrieron bajo el imperialismo japonés, como la hambruna vietnamita de 1945.
  - La gran hambruna irlandesa.
  - La hambruna de Corea del Norte.
- Los ataques perpetrados en el año 2007, contra la población bantú de Somalia y del Valle del Juba desde el año de 1991 por parte de militares debido a la ausencia de una estructura de gobierno.
- Las lamentables desapariciones forzadas y asesinatos a gran escala con la llamada “guerra contra el narco” iniciada con el gobierno del presidente Felipe de Jesús Calderón Hinojosa, quien gobernó México del 1º de Diciembre de 2006 al 30 de Noviembre de 2012.

Ya para concluir con éste tema ¿qué podemos hacer para prevenir y erradicar a los crímenes de lesa humanidad? Aquí quiero citar dos frases muy importantes, la primera de ellas por parte de la ONU que reza “*si quieres paz y desarrollo, trabaja por la justicia social*”<sup>206</sup> y la segunda es de la OIT que dice “*si deseas la paz, siembra la justicia*”<sup>207</sup>, así no habrá impunidad, corrupción y sobre todo en mi humilde punto de vista, dar las herramientas necesarias a la población para que se desarrollen dentro de una actividad o profesión legal y sana, creando conciencia entre todos a nivel sociedad pues no todo es cuestión del Estado ya que si bien él es garante, nosotros los particulares debemos de poner de nuestra parte para alcanzar en el caso de México el país que siento nos merecemos y en el caso del mundo, alcanzar esa convivencia pacífica y sana valga la redundancia de los países como debe de ser pues ya lo había comentado antes, éste planeta es el único hogar que tenemos ¿acaso el ser humano es la única especie a lo largo de la Historia que busca su autodestrucción por simple odio y meras superficialidades? Buena pregunta para la reflexión ¿verdad?

Por favor síganme acompañando en el desarrollo del presente libro que espero hasta ahorita esté resultando interesante y de su agrado para Ustedes.

---

<sup>206</sup> Artículo titulado “Impulsar la justicia social, promover el trabajo decente”, el cual puede encontrarse en la página de internet [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-director-general/statements-and-speeches/WCMS\\_672579/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-director-general/statements-and-speeches/WCMS_672579/lang--es/index.htm)

<sup>207</sup> Idem.

## **CAPÍTULO XI.- DISPOSICIONES PROCESALES MARÍTIMAS.**

El Título Noveno de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos habla de las disposiciones procesales marítimas, donde podemos resaltar lo siguiente:

- Se aplicarán de forma supletoria el Código de Comercio y en su defecto el Código Federal de Procedimientos Civiles.
- Los Tribunales Federales, la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y la Secretaría de Marina en sus respectivos ámbitos de competencia, serán los facultados para conocer de los procesos y procedimientos regulados por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos así como por lo dispuesto en los Tratados Internacionales, sin perjuicio de que, en los términos de las normas aplicables, las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.
- En la interpretación de los Tratados Internacionales y de las reglas internacionales, las autoridades judiciales y administrativas deberán fundar sus resoluciones y actos administrativos tomando en consideración el carácter uniforme del Derecho Marítimo y de igual manera lo harán, en la interpretación de contratos o cláusulas tipo internacionalmente aceptados, las resoluciones y actos administrativos tomarán en consideración que el contrato o cláusula pactados, correspondan al contenido obligacional, tal y como se acepten en el ámbito internacional.
- Para la interpretación de cualquier fuente de Derecho Marítimo, tanto las autoridades judiciales y administrativas, como las partes interesadas en el asunto en trámite, podrán libremente aportar dictámenes jurídicos no vinculantes de asociaciones del ramo, ya sean nacionales o extranjeras cuyo valor probatorio quedará a la prudente apreciación de la autoridad.
- Salvo lo previsto expresamente en la multicitada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, los plazos en ella señalados serán computados en días hábiles.
- Para el emplazamiento a un juicio en materia marítima, cuando el demandado tenga su domicilio en el extranjero, el mismo se efectuará mediante carta rogatoria, o bien, a través de su agente naviero en el domicilio registrado por éste ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- Si el demandado tiene su domicilio dentro de la jurisdicción del Juez de Distrito que conozca del juicio, deberá contestar la demanda dentro de los nueve días hábiles siguientes a la fecha en que haya surtido efectos el emplazamiento, pero si reside fuera de la jurisdicción aludida y hubiera sido emplazado a través de su agente naviero, deberá producir su contestación dentro del término de noventa días hábiles siguientes en que el

emplazamiento se haya practicado en el domicilio registrado ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes por el referido agente,

- En los procedimientos judiciales o administrativos en que sea embargada una embarcación **OJO** antes de procederse a su avalúo y remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de ésta en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando la embarcación se encuentre matriculada en el país y por supuesto se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan los derechos que les confiere la Ley.
- La inspección del libro de navegación o de los certificados de una embarcación se harán a bordo de ésta, o bien en las oficinas de la Capitanía de Puerto en donde se encuentre la embarcación y en éste último supuesto al término de la misma, los objetos materia de ésta, se devolverán de inmediato a la embarcación, sin que puedan ser trasladados a otro lugar.
- Cuando se establezca la obligación del propietario, naviero o entidad relacionada a ellos, de otorgar una garantía, será suficiente la presentación de una carta de garantía del club de protección e indemnización respectiva, cuando éste sea miembro de la Asociación Internacional de Clubes de Protección e Indemnización, siempre y cuando cumpla con los requisitos establecidos en el reglamento respectivo.

### 11.1.- Competencia Judicial.

El abogado mexicano Julio López al hablarnos acerca de la Competencia Judicial nos indica de primera mano que *“la competencia ha sido definida también como la aptitud del juez para ejercer su jurisdicción en un caso determinado y como la facultad y el deber de un juzgado o tribunal para conocer de determinado asunto”*.<sup>208</sup>

Existen diversas Clases de Competencia:

**a) CONCURRENTE:** La existe entre todos los jueces de una plaza. La competencia concurrente se produce cuando, en el lugar donde se ha de seguir el juicio, hubiere varios jueces competentes, conocerá del negocio o el que elija el actor.

**b) PRIVATIVA:** La que corresponde al juez, que conoce de un caso concreto y excluye a los demás.

**c) PRORROGADA:** Es la ampliación de la competencia que le corresponde a un juez.

---

<sup>208</sup> López, Julio. “Competencia Judicial”. Artículo escrito dentro de la página de internet México Enciclopedia Jurídica Online <https://mexico.leyderecho.org/competencia-judicial/>

**d) TERRITORIAL:** Es la que corresponde a un determinado, juez en atención a un perímetro territorial.

**e) FUNCIONAL:** Es la que se realiza como función especial por el órgano que en grado superior o inferior coadyuva para administrar justicia cumpliendo con los requisitos de las instancias y conociendo de los recursos.

**f) DE CUANTÍA:** En atención a la importancia económica del litigio (Juzgados Menores y de Paz).

**g) DE MATERIA:** Dependiendo la rama del Derecho que se ejerza, ya sea Mercantil, Civil, Familiar, Penal y lamentablemente en México no contamos ni con un Tribunal Marítimo ni con Jueces de Distrito en Materia Marítima, en contraste con otros países hermanos como Brasil, Panamá y Venezuela y no se diga otras Naciones del planeta como Estados Unidos, Francia, Alemania, Japón, Italia, etcétera.

**h) Las Competencias entre los Jueces y Tribunales de la Federación y los de las Entidades de la República.**

En el caso de conflictos de Derecho Marítimo la pregunta es ¿qué Tribunal es el competente para conocer del caso? Aquí depende mucho ¿qué es lo que se esté reclamando y sea materia de la Litis? Explico:

- Si un buque fue hipotecado y desea hacerse la ejecución del mismo para que se le cubran al acreedor los adeudos pendientes por pagar por parte del deudor, conocerá sobre ello el Juez de Distrito en Materia de lo Civil.
- En tratándose de una demanda por daños y perjuicios en contra de la empresa naviera, la llamada “terminal portuaria” que no es otra cosa que el almacén donde están depositadas las mercancías o que me estén bloqueando sin razón mediante sistema el hecho de que yo consignatario o destinatario no pueda retirar las mercancías que vienen para mí declaradas en un conocimiento de embarque por parte de la empresa naviera o del recinto fiscalizado, también conocerá sobre ello el Juez de Distrito en Materia de lo Civil.
- Si lo que se está controvirtiendo es un daño patrimonial ocasionado por el Estado o por alguna autoridad administrativa en específico, aquí va a conocer el Juez de Distrito en Materia Administrativa.
- Ahora bien si lo que se está controvirtiendo es un crédito fiscal derivado de alguna de las facultades de comprobación efectuadas por la autoridad aduanera o fiscal, quien conocerá será la Sala Especializada en Materia de Comercio Exterior competente en razón del domicilio fiscal del demandante

o la Sala Regional también competente en razón del domicilio fiscal del demandante, ambas pertenecientes al Tribunal Federal de Justicia Administrativa.

- Si es un daño ambiental el que se está reclamando, aquí conocerá la Sala Especializada en Materia Ambiental y de Regulación del Tribunal Federal de Justicia Administrativa.
- A su vez si estamos hablando de un proceso penal, invariablemente quien conocerá será el Juez de Distrito en Materia Penal.
- Al ser el Derecho Marítimo una materia Federal, es por esa razón que conocerán los Tribunales Federales.

¿Vemos cuántos Tribunales intervienen en una cuestión litigiosa de Derecho Marítimo, porqué no tener un Tribunal Marítimo propio, independiente y autónomo? Sería lo más sano para garantizar una debida y correcta impartición de Justicia para los sujetos del Derecho Marítimo con funcionarios públicos preparados y debidamente capacitados en una materia tan específica, de la que poco se habla y estudia y que es sumamente hermosa.

### **11.2.- Embargo preventivo de buques y de la carga.**

El Embargo o retención de embarcaciones o de carga siempre se llevará a cabo en el caso de que un acreedor o el titular de derechos de retención de una embarcación o artefacto naval promueva un juicio, podrá solicitar como medida precautoria el embargo de la embarcación o de la carga relacionadas con su pretensión, debiendo exhibir siempre los originales de los documentos en que consten sus créditos, precisar el importe de éstos o el de la demanda, si ya estuviere presentada; describir los bienes objeto de la medida, así como exponer las razones por las cuales estima necesaria dicha medida, como punto de partida.

Es importante precisar que ÚNICAMENTE se admitirá el embargo de embarcaciones o artefactos navales por los siguientes créditos:

- Pérdidas o daños por la utilización de la embarcación.
- Muerte o lesiones corporales sobrevenidas, en tierra o en el agua, en relación directa con la utilización de la embarcación.
- Operaciones de asistencia o salvamento o todo contrato de salvamento, incluida, si corresponde, la compensación especial relativa a operaciones de asistencia o salvamento respecto de una embarcación que, por sí mismo o por su carga, amenace causar daño al medio ambiente.

- Daño o amenaza de daño por la embarcación al medio ambiente, el litoral o intereses conexos; medidas adoptadas para prevenir, minimizar o eliminar ese daño; indemnización por ese daño; los costos de las medidas razonables de restauración del medio ambiente efectivamente tomadas o que vayan a tomarse; pérdidas en que hayan incurrido o puedan incurrir terceros en relación con ese daño.
- Gastos y desembolsos relativos a la puesta a flote, la remoción, la recuperación, la destrucción o la eliminación de la peligrosidad que presente una embarcación hundida, naufragada, embarrancada o abandonada, incluido todo lo que esté o haya estado a bordo de ésta, y los costos y desembolsos relacionados con la conservación de una embarcación y el mantenimiento de su tripulación.
- Todo contrato relativo a la utilización o al arrendamiento de una embarcación formalizado en póliza de arrendamiento o de otro modo.
- Todo contrato relativo al transporte de mercancías o de pasajeros en la embarcación formalizado en conocimiento de embarque, boleto o de otro modo.
- Las pérdidas o los daños causados a las mercancías incluidos los equipajes transportadas a bordo de la embarcación.
- La avería gruesa.
- El remolque.
- El practicaaje.
- Las mercancías, materiales, provisiones, combustibles, equipo incluidos los contenedores suministrados o servicios prestados a la embarcación para su utilización, gestión, conservación o mantenimiento.
- La construcción, reconstrucción, reparación, transformación o equipamiento de la embarcación.
- Los derechos y gravámenes de puertos, canales, muelles, radas y otras vías navegables.
- Los sueldos y prestaciones debidas al capitán, los oficiales y demás miembros de la dotación en virtud de su enrolamiento a bordo de la embarcación incluidos los gastos de repatriación y las cuotas de la seguridad social pagaderas en su nombre.



- Los desembolsos hechos por cuenta de la embarcación o de sus propietarios.
- Las primas de seguro incluidas las de protección e indemnización pagaderas por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta en relación con la embarcación.
- Las comisiones, corretajes u honorarios de agencias pagaderos por el propietario de la embarcación, o por el arrendatario a casco desnudo, o por su cuenta, en relación con la embarcación.
- Toda controversia relativa a la propiedad o a la posesión de la embarcación.
- Toda controversia entre copropietarios de la embarcación acerca de su utilización o del producto de su explotación.
- Créditos garantizados con hipoteca o prenda.
- Toda controversia resultante de un contrato de compraventa de embarcaciones.

Una vez decretada la medida de embargo, el Juez de Distrito la comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Capitanía de Puerto para los efectos correspondientes, ¿puede ser por correo electrónico? ¡¡¡claro que sí!!! El propio artículo 270 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos lo permiten al señalar “por cualquier medio de transmisión de textos”, incluso puede ser a través de un mensaje de *whatsapp* o mensaje de texto de un celular a otro, eso sí, en el Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos me gustaría que se establecieran con mayor certidumbre éstos aspectos, es decir, que haya aparatos de radio y/o telecomunicación previamente controlados y registrados por el Estado para que tengan certeza de que por ejemplo un Juez X es titular de ese número y que su finalidad será la de cumplir con éste tipo de obligaciones, no olvidemos que la tecnología nace en razón de la necesidad de facilitar nuestra vida, entonces aprovechémoslo para que haya una pronta impartición de Justicia, tal cual lo establece el artículo 17 Constitucional.

La diligencia de ejecución de embargo se hará constar en un Acta, en la cual se consignará el inventario de las cosas embargadas además de describir el estado en que se encuentren y señalar el lugar en donde deberán permanecer, así como el nombre del responsable de su custodia.

Previa solicitud del promovente del embargo, el Juez podrá autorizar la enajenación de bienes cuando éstos requieran una inmediata enajenación porque no puedan conservarse sin que se deterioren o corrompan, porque estén expuestos a una grave disminución de su precio, o su conservación sea

demasiado costosa en comparación con su valor; el producto de la venta deberá ponerse a disposición del juzgador que conozca del proceso.

El interesado deberá manifestar en su escrito inicial el importe de la demanda, si aún no se instaura el juicio y la resolución que conceda la medida fijará el importe de la cantidad que deba asegurarse, la cual deberá ser suficiente para responder de los daños y perjuicios que con ella se ocasionen.

La parte contra la que se decreta el embargo, podrá a su vez obtener el levantamiento de la medida, otorgando contragarantía suficiente para responder de los resultados del juicio.

Si el valor de la garantía estuviese referido a prestaciones periódicas y el proceso respectivo se prolongare por más de seis meses, el Juez de Distrito podrá requerir, a solicitud de parte interesada, se incremente la garantía hasta la cantidad que considere prudente.

El embargo precautorio se decretará sin audiencia de la contraparte y se ejecutará sin notificación previa pero si la medida se decretó antes de iniciarse el juicio, quedará insubsistente si no se interpone la demanda dentro de los cinco días hábiles siguientes a que fue practicada y se restituirán las cosas al estado que guardaban antes de dictarse la medida.

El solicitante del embargo responderá de los daños y perjuicios que se causen por el decreto de la misma, si no promoviere el proceso correspondiente dentro de los cinco días hábiles siguientes, o si tramitado éste, la sentencia es desestimatoria.

Será competente para conocer del embargo precautorio el Juez de Distrito del lugar donde se encuentre la embarcación o del puerto de desembarque de las mercancías, según sea el caso.

### **11.3.- Ejecución sobre el buque.**

Como lo dijera el Dr. Omar Olvera de Luna en su obra *“Manual de Derecho Marítimo”*, *“los buques representan una inversión formidable, a las que no puede hacer frente la empresa naviera con sus propios y únicos recursos, viéndose así en la ineludible necesidad de recurrir para la financiación del mismo, a utilizar préstamos de terceros, que algunas veces son instituciones u organismos de crédito de propiedad privada, y otras veces son entidades oficiales.”*<sup>209</sup>

Obviamente todo crédito necesita estar respaldado por una garantía y por supuesto que las embarcaciones pueden ofrecerse como tal y la hipoteca que se constituya sobre ellos es una muy buena opción ya que la prenda sería un tanto cuanto ilógico, tomando en cuenta que el objeto social de la empresa naviera es la utilización y explotación comercial de tales bienes muebles y para seguir

---

<sup>209</sup> Olvera de Luna, Omar. *“Manual de Derecho Marítimo”*. Op. Cit. p. 156.

generando dinero y hacer frente a éstas deudas adquiridas, lógicamente tiene que echarlas a trabajar, si se me permite la expresión.

En el contrato de hipoteca marítima debe de constar lo siguiente:

- Identificación completa y absoluta de las partes, es decir, sus generales y de ser el caso de que personas morales sean las que intervengan (que es lo más seguro) el acta constitutiva de las mismas y el poder de su(s) representante(s) legal(es) así como su(s) respectiva(s) identificación(es).
- Importe del crédito objeto de garantía, más eventuales indemnizaciones por daños.
- Fechas de vencimiento de capital y de pago de intereses.
- Circunstancia de ser el crédito a la orden o nominativo.
- Identificación completa del buque (dicha información tomada del certificado de matrícula).

El propio Dr. Omar Olvera de Luna en su misma obra nos menciona una diferencia radical existente en cuando a los préstamos que se dan habiendo una hipoteca marítima de por medio entre los países desarrollados y los que no lo son, ya que en éstos últimos la cuantía del crédito llega a alcanzar el cien por ciento del valor total del buque y el plazo de amortización es de hasta quince años, mientras que en aquéllos el monto del crédito raras veces alcanza el ochenta por ciento y el plazo de amortización suele ser de ocho años, complementando lo que tratamos en el Subcapítulo 6.3 de éste libro.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos nos indica que es competente para conocer del proceso hipotecario marítimo, el Juez de Distrito con jurisdicción en el domicilio del deudor o en el del puerto de matrícula de la embarcación, lo cual va a ser a elección del actor y para su tramitación, se observarán las reglas del Capítulo III del Título Séptimo “Del Juicio Hipotecario” del Código de Procedimientos Civiles para la Ciudad de México, en lo no previsto en las fracciones siguientes (pero antes de continuar bajo mi humilde punto de vista es incongruente que invoquemos a un ordenamiento local como supletorio de un procedimiento que se encuentra regulado en una Ley Federal, además de que insistimos, necesitamos contar con un Derecho Marítimo más serio, más profundo y dejar de estar “abusando” de la supletoriedad del Derecho Civil):

**a)** Al admitir el Juez de Distrito la demanda, ordenará el embargo de la embarcación y mandará hacer las anotaciones respectivas en el folio correspondiente del Registro Público Marítimo Nacional.

**b)** Admitida la demanda, el Juez de Distrito lo comunicará por vía telefónica y la confirmará por cualquier medio de transmisión de textos a la Secretaría de Marina, a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y a la Capitanía de Puerto a efecto de que no se otorgue despacho ni se permita la salida del puerto a la embarcación, esto para asegurar correctamente la garantía hipotecaria en protección del acreedor hipotecario, valga la cacofonía.

**c)** La diligencia de embargo se iniciará con el requerimiento de pago al deudor, su representante o la persona con la que se entienda aquella y de no hacerse el pago, se requerirá al deudor, a su representante o a la persona con la que se entienda la diligencia, para que entregue al depositario designado por el actor, la embarcación embargada y acto seguido se emplazará al demandado (muy similar al Juicio Ejecutivo Mercantil).

**d)** Transcurrido el plazo de alegatos, el Juez de Distrito dictará sentencia y si en ésta se ordena el remate de la embarcación hipotecada, la subasta se llevará a cabo con base en el precio que hubieren pactado las partes y a falta de convenio, en el resultante de la valuación que se hiciera en los términos del citado Código de Procedimientos Civiles para la Ciudad de México.

Pero aquí hay que hacer la observación de que antes de proceder al remate, deberá exhibirse el certificado de folio de inscripción y gravámenes de la embarcación en el Registro Público Marítimo Nacional, cuando ésta se encuentre matriculada en el país y se citará a los acreedores que aparezcan en el mismo para que ejerzan sus derechos legalmente reconocidos.

**e)** Efectuada la adjudicación, se entregará la embarcación al adquirente libre de todo gravamen, previo el pago del saldo del precio ofrecido y se ordenará el otorgamiento de la escritura a póliza correspondiente, de modo simultáneo se dará aviso al Registro Público Marítimo Nacional para que haga los cambios pertinentes en el folio registral de la embarcación y en caso de que ésta sea adquirida por un extranjero, para que se proceda a la dimisión de bandera.

#### **11.4.- ¿Cabe la jurisdicción voluntaria en el Derecho Marítimo Mexicano?**

De primera mano hay que conocer lo que es la jurisdicción voluntaria, también llamada "jurisvol" y es la función de los Tribunales de conocer y resolver **SIN FORMA DE JUICIO** contradictorio, ciertas materias de relevancia jurídica que la Ley ha colocado dentro de la esfera de sus atribuciones, es decir son actos judiciales **NO CONTENCIOSOS**, radicada en los referidos Tribunales en virtud de disposición expresa de la ley, **SIEMPRE** que no surja conflicto por oposición de legítimo contradictor, para que éstos emitan un dictamen a petición de un interesado para cumplir con los diversos fines perseguidos por su establecimiento.

El artículo 530 del Código Federal de Procedimientos Civiles la define de la siguiente manera:

**“ARTÍCULO 530.-** La jurisdicción voluntaria comprende todos los actos en que, por disposición de la ley o por solicitud de los interesados, se requiere la intervención del juez, sin que esté promovida ni se promueva cuestión alguna entre partes determinadas.”<sup>210</sup>

De lo anterior podemos deducir que con la jurisdicción voluntaria se aluden a una serie de gestiones o de tramitaciones, en las cuales no hay litigio pero sí se desenvuelven frente a un Juez o Tribunal, intervención que obedece a una petición de algún sujeto de Derecho y que tiene por objeto examinar, certificar, calificar o dar fe de situaciones. Su característica común y esencial consiste en la ausencia de litigio entre las partes, es decir, no hay una confrontación.

Otro rasgo común de la jurisdicción voluntaria es la reformabilidad de las resoluciones que los otros juzgadores pronuncian a su conclusión, a diferencia de lo que ocurre con las sentencias que ponen fin a un Juicio, cuyo destino normal es la inmutabilidad que adquieren en virtud de la cosa juzgada, así las cosas, las leyes procesales suelen facultar al Juez para variar o modificar las providencias que dicten con motivo de éstos procedimientos sin sujeción estricta a los términos y formas establecidos respecto de la jurisdicción contenciosa, cuando cambien las circunstancias en que se basó para dictarlas, lo cual **NO significa que las mencionadas resoluciones carezcan de eficacia** ya que ésta última consiste en declarar o constituir una situación jurídica en beneficio de los solicitantes.

Algunos ejemplos que podemos citar en la Legislación Mexicana de procedimientos específicos de jurisdicción voluntaria son:

- 1.- Las declaraciones de minoridad e incapacidad y los respectivos nombramientos de tutores y curadores.
- 2.- La autorización para vender y gravar bienes y transigir derechos de menores, incapacitados y ausentes.
- 3.- La adopción.
- 4.- Las informaciones *ad perpetuam rei memoriam* (éstas podrán decretarse cuando no tenga interés más que el promovente y se trate de justificar la posesión, como medio para acreditar el dominio pleno de un inmueble y de comprobar la posesión de un derecho real sobre inmuebles).
- 5.- El apeo o deslinde (tiene lugar siempre que no se hayan fijado los límites que separen un predio de otro u otros o que habiéndose fijado, haya motivo fundado para creer que no son exactos, ya porque naturalmente se hayan confundido, ora porque se hayan destruido las señales que los marcaban, o porque éstas se hayan colocado en lugar distinto del primitivo).

---

<sup>210</sup> Código Federal de Procedimientos Civiles. Op. Cit.

6.- Los “incidentes” con intervención del Ministerio Público.

7.- El depósito de menores e incapacitados (tiene por objeto sustraer del domicilio legal a los hijos que encontrándose en determinados casos, pueden ver afectada su libertad si continúan viviendo en el domicilio de sus padres o tutores, según sea el caso).

Por lo que se refiere a los puntos uno y dos éstos claramente intervienen en el Derecho Marítimo, pues puede ser el caso que los menores e incapaces tengan ya un patrimonio y no olvidemos que dentro del mismo podemos hablar de embarcaciones y artefactos navales y la jurisprudencia incide en la venta de bienes de menores e incapacitados judicialmente.

### 11.5.- Arbitraje Marítimo.

El arbitraje es una de las figuras más utilizadas en el Derecho Marítimo dado el carácter internacional que éste reviste pero para comprender mejor a ésta Institución Jurídica, quiero desmenuzar con Ustedes el contenido del artículo 1416 del Código de Comercio, el cual a la letra dice:

**“ARTÍCULO 1416.-** *Para los efectos del presente título se entenderá por:*

*I. Acuerdo de arbitraje, el acuerdo por el que las partes deciden someter a arbitraje todas o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual. El acuerdo de arbitraje podrá adoptar la forma de una cláusula compromisoria incluida en un contrato o la forma de un acuerdo independiente;*

*II. Arbitraje, cualquier procedimiento arbitral de carácter comercial, con independencia de que sea o no una institución arbitral permanente ante la que se lleve a cabo;*

*III. Arbitraje internacional, aquél en el que:*

*a) Las partes al momento de la celebración del acuerdo de arbitraje, tengan sus establecimientos en países diferentes; o*

*b) El lugar de arbitraje, determinado en el acuerdo de arbitraje o con arreglo al mismo, el lugar del cumplimiento de una parte sustancial de las obligaciones de la relación comercial o el lugar con el cual el objeto del litigio tenga una relación más estrecha, esté situado fuera del país en el que las partes tienen su establecimiento.*

*Para los efectos de esta fracción, si alguna de las partes tienen más de un establecimiento, el establecimiento será el que guarde una relación más estrecha con el acuerdo de arbitraje; y si una parte no tiene ningún establecimiento, se tomará en cuenta su residencia habitual;*

*IV. Costas, los honorarios del tribunal arbitral; los gastos de viaje y demás expensas realizadas por los árbitros; costo de la asesoría pericial o de cualquier otra asistencia requerida por el tribunal arbitral; gastos de viaje y otras expensas realizadas por los testigos, siempre que sean aprobados por el tribunal arbitral; costo de representación y asistencia legal de la parte vencedora si se reclamó dicho costo durante el procedimiento arbitral y sólo en la medida en que el tribunal arbitral decida que el monto es razonable; y honorarios y gastos de la institución que haya designado a los árbitros;*

*V. Tribunal arbitral, el árbitro o árbitros designados para decidir una controversia.”*

Derivado de la lectura hecha al precepto supratranscrito tenemos que el **ARBITRAJE** es cualquier procedimiento arbitral de carácter comercial, con independencia de que sea o no una institución arbitral permanente ante la que se lleve a cabo y va a revestir el carácter de INTERNACIONAL cuando las partes al momento de la celebración del acuerdo de arbitraje (convenio por el que las partes deciden someter a arbitraje todas o ciertas controversias que hayan surgido o puedan surgir entre ellas respecto de una determinada relación jurídica, contractual o no contractual, puede constar incluso en una cláusula de jurisdicción) tengan sus establecimientos en países diferentes, como suele suceder en las actividades marítimas.

¿Quiénes pueden fungir como árbitros en México? Los Corredores Públicos y las Cámaras de Comercio como sucede con la Cámara de Comercio de la Ciudad de México y a nivel internacional también tenemos a diferentes Cámaras de Comercio como las de París, Nueva York, Tokio, Shanghai, Beijing, Hong Kong, etcétera, amén por supuesto de Centros de Arbitraje reconocidos internacionalmente como por ejemplo, la Asociación de Arbitraje Marítimo Alemán (GMAA), la Corte de Arbitraje de la Cámara de Comercio de Hamburgo, el Centro de Arbitraje Chino-Europeo (CEAC) y otras instituciones de arbitraje comercial, así como como el Instituto Alemán de Arbitraje (DIS) y la Cámara de Comercio Internacional (ICC).

El abogado, árbitro y profesor de Derecho Marítimo José Antonio Pejovés, peruano de nacimiento nos indica que el arbitraje marítimo “es un mecanismo alternativo de solución de controversias producidas en las relaciones jurídicas ligadas con la

*libre disposición, que nacen y se desarrollan en el mar y en los puertos*<sup>211</sup> y explica que “*en el sector marítimo, se recurre al arbitraje para resolver controversias derivadas de los contratos de utilización de buques en sus distintas modalidades, de los contratos de remolque, de construcción y reparación naval, de hipoteca naval, de compra venta y leasing de buques, así como de los contratos de seguros marítimos casco y carga y también diferencias derivadas de operaciones de asistencia y salvamento, abordajes, entre otros*”.<sup>212</sup>

Ahora quiero mencionar los beneficios principales que nos da el arbitraje:

- El arbitraje es privado.
- Los procedimientos arbitrales incluyen audiencias orales que no son abiertas al público, así las partes y los árbitros están generalmente obligados a respetar estrictas normas de confidencialidad, por lo tanto, secretos empresariales e información reservada pueden ser protegidas del público, medios de comunicación y/o competidores del mercado.
- Los árbitros son expertos, aquí es importante mencionar que el arbitraje marítimo debería consolidarse en América Latina pues por desgracia son casi inexistente los centros especializados en arbitraje marítimo y tener personal debidamente capacitado en la materia para brindar un arbitraje (valga la redundancia) a la altura de otros países con gran tradición marítima como Alemania o Italia por ejemplo.
- Las partes pueden libremente elegir sus árbitros siempre y cuando ellos sean imparciales e independientes y claro que pueden elegirse árbitros de diversas nacionalidades y campos profesionales, lo cual garantiza la experiencia profesional y personal de quienes decidirán la disputa.
- Los laudos arbitrales son ejecutables, siguiendo los principios de la Convención de Nueva York sobre el Reconocimiento y la Ejecución de Sentencias Arbitrales Extranjeras de 1958 y del Código Federal de Procedimientos Civiles en el caso de México.
- El arbitraje puede ahorrar tiempo y dinero, aquí va de la mano la tecnología ya que se pueden tener audiencias y/o comparecencias a través de video conferencias, cosa que lamentablemente en México no existe, no está regulado ni tampoco hemos dado ese paso para hacer realidad lo que dice nuestro artículo 17 Constitucional al tener una impartición de Justicia pronta y expedita.

---

<sup>211</sup> Artículo titulado “La Importancia del arbitraje marítimo y portuario”, escrito por el juriconsulto José Antonio Pejovés en la página de internet Méxicoport <https://mexicoport.com/la-importancia-del-arbitraje-maritimo-y-portuario/>

<sup>212</sup> Idem.



- Procedimientos hechos a la medida y la ausencia de apelación y/o procedimientos de revisión hacen posible que los procedimientos arbitrales sean finalizados dentro de un período relativamente corto de tiempo. Además pueden ahorrarse costos ya sea escogiendo un idioma y/o sede apropiada lo que evita costos innecesarios en traducciones y/o viajes y por supuesto pueden elegir el Derecho aplicable para resolver sus controversias, no necesariamente puede ser el Derecho Local de alguna de las partes.

## CAPÍTULO XII.- EL CONCURSO Y LA QUIEBRA EN EL DERECHO MARÍTIMO MEXICANO.

El Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) nos define al concurso mercantil como *“el recurso legal al cual acuden las empresas para entablar negociaciones con sus acreedores cuando el peso de sus adeudos es tal que les es imposible seguir al corriente en todos los pagos conforme se van venciendo. Si el juzgado admite el recurso el servicio a las deudas se suspende y el juez designa un visitador cuya función es administrar las operaciones de la empresa mientras esta negocia la reestructuración de los adeudos”*<sup>213</sup> (énfasis añadido) aquí hay que tomar en cuenta que la empresa sigue siendo viable ya que su problema es financiero mas no económico ¿qué quiero decir con esto? Que no cuenta con recursos financieros para mantenerse al corriente en el cumplimiento de sus deudas y demás obligaciones, pero si se perdona alguna parte de éstas, la empresa claro que puede seguir operando antes de que ya de plano no haya nada que hacer y se declare en quiebra, pero para esto hay que seguir un procedimiento el cual vamos a explicar en el presente Subcapítulo, amén de recalcar que la empresa puede seguir operando ya que sus flujos operativos (cantidad de dinero en efectivo que genera una empresa a través de sus operaciones y el ejercicio de su actividad) son positivos.

El objeto primordial del concurso mercantil radica en que la empresa pueda seguir operando y si se logra un acuerdo con los acreedores y lleguen a condonar alguna parte de los adeudos vencidos, tratando de buscar en la medida de lo posible que la empresa quiebre, ahora bien, no olvidemos que el ordenamiento legal que regula todo esto es la Ley de Concursos Mercantiles la cual en su artículo 1º nos indica expresamente que la misma es de **ORDEN PÚBLICO** y ese mismo carácter tendrá la conservación de las empresas y evitar que el incumplimiento generalizado de las obligaciones de pago **PONGA EN RIESGO LA VIABILIDAD DE LAS MISMAS Y DE LAS DEMÁS CON LAS QUE MANTENGA UNA RELACIÓN DE NEGOCIOS,** garantizando así una adecuada protección a los acreedores frente al detrimento del patrimonio de las empresas en concurso.

Es por todos nosotros sabido que la actividad empresarial es parte esencial de toda Economía de cualquier país pues las empresas son las que ofrecen empleo, invierten, generan dinero y mantienen las finanzas sanas del Estado entre otras cuestiones con el pago de sus contribuciones, aunado a que entre mayor sea el índice de confianza en una Nación, pues ésta será más atractiva para hacer negocios, luego entonces el hecho de que una o varias empresas se declaren en quiebra, no debe tomarse a la ligera de ninguna manera sino que el propio Estado debe de intervenir, siendo garante en la protección de todos los sujetos que forman parte del referido concurso mercantil.

---

<sup>213</sup> Página de internet del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) [https://imco.org.mx/articulo\\_es/concurso\\_mercantil\\_de\\_mexicana/](https://imco.org.mx/articulo_es/concurso_mercantil_de_mexicana/)

En el caso de que durante el periodo dispuesto no se logre el acuerdo deseado es entonces cuando la empresa entra en un proceso de bancarrota en el cual se liquidan los activos que posee para con ellos hacer pagos a los acreedores hasta que estos se agoten y la prelación de los acreedores en una quiebra se establece en la multicitada Ley de Concursos Mercantiles, ocupando el primer lugar los trabajadores, después el Fisco, luego toca su turno a los acreedores con garantías prendarias, para después dar paso a los acreedores ordinarios y ya hasta el final van los accionistas.

**OJO** no debemos olvidar a los privilegios marítimos que son los que se contemplan en el artículo 91 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, dependiendo del mismo, será el orden de prelación que se le dará en el referido concurso mercantil pues no olvidemos que dentro de éstos se encuentran los salarios de la tripulación que a final de cuenta son trabajadores.

Una vez explicado esto, analicemos las etapas del procedimiento de concurso mercantil, que son tres:

- La inicial o de declaración de concurso mercantil, misma que inicia desde la solicitud o demanda del concurso, hasta la sentencia declarativa del concurso.
- La conciliación, que tiene como finalidad lograr la conservación de la empresa del comerciante mediante el convenio que suscriba con sus acreedores reconocidos.
- La quiebra, cuya finalidad es la venta de la empresa del comerciante, de sus unidades productivas o de los bienes que la integran para el pago a los acreedores.

Ahora bien, para ser declarado en concurso mercantil se requiere de varios supuestos:

**a) La existencia de un comerciante:** De conformidad con el artículo 4º, fracción II de la Ley de Concursos Mercantiles se entenderá como tal a la persona física o moral que tenga ese carácter conforme al Código de Comercio es decir aquélla que realice actos de comercio que son los enlistados en el artículo 75 de dicho Código y que son su ocupación ordinaria. Cabe indicar que este concepto también comprende al patrimonio fideicomitado cuando se afecte a la realización de actividades empresariales.

**b) El incumplimiento generalizado de ese comerciante en el pago de sus obligaciones** (sino, no tendría razón de ser el concurso mercantil):

- Cuando las obligaciones vencidas tengan por lo menos treinta días de haber vencido y representen el 35% o más de todas las obligaciones a cargo del comerciante a la fecha de presentación de la solicitud de concurso.
- Cuando el comerciante no tenga activos para hacer frente a por lo menos el 80% de las obligaciones vencidas a la fecha de la demanda.
- La Ley de Concursos Mercantiles presume que un comerciante incumplió generalizadamente en el pago de sus obligaciones cuando se presente alguno de los siguientes casos:
  - Inexistencia o insuficiencia de bienes en que trabar ejecución al practicarse un embargo por el incumplimiento de una obligación o al pretender ejecutar una sentencia en su contra con autoridad de cosa juzgada.
  - Incumplimiento en el pago de obligaciones a dos o más acreedores distintos.
  - Ocultación o ausencia del comerciante, sin dejar al frente de la administración u operación de su empresa a alguien que pueda cumplir con sus obligaciones.
  - El cierre de los locales de su empresa.
  - Acudir a prácticas ruinosas, fraudulentas o ficticias para atender o dejar de cumplir sus obligaciones.
  - Incumplimiento de obligaciones pecuniarias contenidas en un convenio concursal.

**c) La pluralidad o multiplicidad de acreedores del comerciante:** Si bien es cierto no es indispensable para iniciar el procedimiento, si es necesario para la declaración del concurso mercantil ya que de no acreditarse éste supuesto **NO habrá motivo ni causa suficiente para declarar el concurso mercantil, toda vez que el acreedor singular estará en aptitud de ejercitar la acción individual respectiva en la vía y forma que corresponda para que pueda satisfacer el derecho incumplido por el deudor.**

Analicemos ahora el procedimiento para la declaración de concurso mercantil:

1.- Tiene qué demandarse la declaración de concurso mercantil y lo pueden hacer:

- El propio comerciante que considere que ha incurrido en el incumplimiento generalizado de obligaciones.

- Cualquier acreedor del comerciante.
- El Ministerio Público.
- Las autoridades fiscales pero sólo en su carácter de acreedores.

Los requisitos de la demanda son los contenidos en el artículo 322 del Código Federal de Procedimientos Civiles, lo único que varía es en cuanto a los documentos que a ella debe anexar el promovente, tal y como se ilustra a continuación:

<b>CUANDO EL PROMOVENTE ES EL COMERCIANTE:</b>	<b>CUANDO EL PROMOVENTE ES UN ACREEDOR:</b>
<p><b>a)</b> Los estados financieros de los últimos tres años, los cuales deberán estar auditados cuando exista esta obligación.</p> <p><b>b)</b> Una memoria en la que razone acerca de las causas que lo llevaron al estado de incumplimiento en que se encuentra.</p> <p><b>c)</b> Una relación de sus acreedores y deudores que indique sus nombres y domicilios, la fecha de vencimiento del crédito o créditos de cada uno de ellos, el grado con que estima se les debe reconocer, indicando las características particulares de dichos créditos, así como de las garantías, reales o personales, que haya otorgado para garantizar deudas propias y de terceros.</p> <p><b>d)</b> Un inventario de todos sus bienes inmuebles y muebles, títulos valores, géneros de comercio y derechos de cualquier otra especie.</p>	<p><b>a)</b> Prueba documental que demuestre que tiene tal calidad.</p> <p><b>b)</b> El documento en que conste de manera fehaciente que se ha otorgado la garantía del pago de honorarios del visitador.</p> <p><b>c)</b> Los documentos originales o copias certificadas que el demandante tenga en su poder y que hayan de servir como pruebas de su parte.</p> <p><u>La demanda que promueva el Ministerio Público sólo deberá contener los elementos generales, sin mayor requisito ni garantía alguna.</u></p>

**2.-** Una vez que la demanda sea admitida, el juez mandará citar al comerciante, concediéndole un término de nueve días para contestar, debiendo éste ofrecer, en el escrito de contestación, las pruebas que esta Ley le autoriza.

**3.-** El juez, a solicitud del comerciante, o de oficio, dictará las providencias precautorias que considere necesarias a fin de evitar que se ponga en riesgo la

viabilidad de la empresa con motivo de la demanda o de otras que se presenten durante la visita, o que se agrave dicho riesgo, para lograr salvaguardar el interés público consistente en conservar la empresa y evitar que el incumplimiento de obligaciones ponga en riesgo la viabilidad de la misma y de las demás con las que mantenga una relación de negocios.

**4.-** Al día siguiente de que el juez reciba la contestación dará vista de ella al demandante para que dentro de un término de tres días manifieste lo que a su derecho convenga y en su caso, adicione su ofrecimiento de pruebas.

**5.-** Al día siguiente de que venza el plazo del emplazamiento sin que el comerciante haya presentado su contestación, el juez deberá certificar este hecho declarando precluido el derecho del comerciante para contestar y se continuará con el procedimiento, cabe señalar que la falta de contestación en tiempo hará presumir, salvo prueba en contrario, como ciertos los hechos contenidos en la demanda que sean determinantes para la declaración de concurso mercantil.

El juez deberá dictar sentencia declarando el concurso mercantil dentro de los cinco días siguientes.

**6.-** Con la contestación de la demanda, el comerciante podrá ofrecer las pruebas que directamente puedan desvirtuar el supuesto del incumplimiento generalizado de obligaciones de pago, y el juez podrá ordenar el desahogo de pruebas adicionales que estime convenientes, pero el desahogo de todas ellas no podrá exceder de un término de treinta días.

**7.-** El comerciante que haya solicitado su declaración de concurso mercantil o, en su caso, los acreedores que lo hayan demandado, podrán desistir de su solicitud o demanda, siempre que exista el consentimiento expreso de todos ellos.

**8.-** Al día siguiente de que el juez admita la demanda, deberá remitir copia de la misma al Instituto Federal de Especialistas de Concursos Mercantiles (IFECOM), ordenándole que designe un visitador dentro de los cinco días hábiles siguientes a que reciba dicha comunicación y de igual forma y en el mismo plazo deberá hacerlo del conocimiento de las autoridades fiscales competentes para los efectos que resulten procedentes, girándose de inmediato los oficios respectivos, para que a más tardar al día siguiente de la designación del visitador, el IFECOM lo deberá informar al juez y al visitador designado.

**9.-** El visitador, dentro de los cinco días que sigan al de su designación, comunicará al juez el nombre de las personas de las que se auxiliará para el desempeño de sus funciones sin que persona alguna no designada pueda actuar en la visita, al día siguiente de que conozca de dichas designaciones, el juez dictará acuerdo dándolas a conocer a los interesados y ordenará que se practique la visita al comerciante, que tendrá por objeto que el visitador:

- Dictamine si el comerciante incurrió en el incumplimiento generalizado en el pago de las obligaciones para con dos o más acreedores, así como la fecha de vencimiento de los créditos relacionados con esos hechos.
- Sugiera al juez las providencias precautorias que estime necesarias para la protección de la masa concursal, que pueden consistir en:
  - La prohibición de hacer pagos de obligaciones vencidas con anterioridad a la fecha de admisión de la solicitud o demanda de concurso mercantil.
  - La suspensión de todo procedimiento de ejecución contra los bienes y derechos del comerciante.
  - La prohibición al comerciante de realizar operaciones de enajenación o gravamen de los bienes principales de su empresa.
  - El aseguramiento de bienes.
  - La intervención de la caja.
  - La orden de arraigar al comerciante, para el solo efecto de que no pueda separarse del lugar de su domicilio sin dejar, mediante mandato, apoderado suficientemente instruido y expensado.

**10.-** Posterior a ello el visitador deberá presentarse en el domicilio del comerciante dentro de los cinco días siguientes hábiles en que se dicte la orden de visita la cual tendrá efectos de mandamiento al comerciante para que permita la realización de la visita.

Cabe resaltar que el citado visitador y sus auxiliares tendrán acceso a los libros de contabilidad, registros y estados financieros del comerciante, así como a cualquier otro documento o medio electrónico de almacenamiento de datos en los que conste la situación financiera y contable de la empresa del comerciante y que estén relacionados con el objeto de la visita y también podrán llevar a cabo verificaciones directas de bienes y mercancías, de las operaciones, así como entrevistas con el personal directivo, gerencial y administrativo del comerciante, incluyendo a sus asesores externos financieros, contables o legales.

El comerciante y su personal estarán obligados a colaborar con el visitador y sus auxiliares y en caso de que no colaboren, obstruyan la visita o no proporcionen al visitador o a sus auxiliares los datos necesarios para que pueda producir su dictamen, a petición del visitador el juez podrá imponer las medidas de apremio que considere pertinentes, apercibiendo al comerciante que de no colaborar se le declarará en concurso mercantil.

**11.-** Al término de la visita el visitador levantará el Acta de Visita en la que se harán constar en forma circunstanciada los hechos u omisiones que se hubieren conocido por el visitador y sus auxiliares relativos al objeto de la visita. Esta Acta deberá levantarse ante dos testigos nombrados por el comerciante, para lo cual el visitador debe comunicarle por escrito con veinticuatro horas de anticipación, el día y hora en que levantará el acta. En caso de negativa del comerciante a efectuar el nombramiento de los testigos, el acta se levantará ante el secretario de acuerdos del juzgado concursal.

**12.-** El visitador, con base en la información que conste en dicha Acta y deberá rendir al juez, en un plazo de quince días naturales contados a partir de la fecha de inicio de la visita, un dictamen razonado y circunstanciado tomando en consideración los hechos planteados en la demanda y en la contestación, anexando al mismo el acta de visita.

Ese dictamen deberá ser presentado en los formatos que al efecto dará a conocer el IFECOM.

**13.-** El juez al día siguiente de aquel en que reciba el dictamen del visitador lo pondrá a la vista del comerciante, de sus acreedores y del Ministerio Público para que dentro de un plazo común de diez días presenten sus alegatos por escrito.

**14.-** Desahogado y solventado todo lo anteriormente mencionado, el juez sin necesidad de citación, dictará dentro de los cinco días siguientes al vencimiento del plazo de alegatos, la sentencia que corresponda, tomando en cuenta lo manifestado y probado y en especial el dictamen del visitador. Esa sentencia que se llama sentencia de declaración de concurso mercantil contendrá:

- La fecha en que se dicte; el nombre y domicilio del comerciante; la fundamentación de la sentencia; la lista de los acreedores que el visitador hubiese identificado en la contabilidad del comerciante, señalando el monto de los adeudos con cada uno de ellos.
- La orden al Instituto para que designe al conciliador; la declaración de apertura de la etapa de conciliación; la orden al comerciante de poner a disposición del conciliador libros, registros y demás documentos de la empresa; mandamiento al comerciante para que permita al conciliador y a los interventores la realización de las actividades propias de su cargo.
- La determinación de que el comerciante tendrá las obligaciones de un depositario; disposiciones al comerciante de suspender el pago de los adeudos contraídos con anterioridad a la fecha en que surta efectos la sentencia; la orden de suspender durante la etapa de conciliación todo mandamiento de embargo o ejecución contra bienes y derechos del comerciante.



- La fecha de retroacción; la orden de publicación e inscripción de la sentencia en los registros públicos correspondientes; la disposición de expedir copias de la sentencia a los interesados.
- La orden al conciliador de iniciar el procedimiento de reconocimiento de créditos; el aviso a los acreedores para que aquellos que así lo deseen soliciten el reconocimiento de sus créditos.

**15.-** Al día siguiente de que se dicte sentencia que declare el concurso mercantil, el juez deberá notificarla personalmente al comerciante, al IFECOM, al visitador, a los acreedores cuyos domicilios se conozcan y a las autoridades fiscales competentes, por correo certificado o por cualquier otro medio establecido en las leyes aplicables y al Ministerio Público se le notificará por oficio; igualmente, deberá notificarse por oficio al representante sindical y en su defecto, al procurador de la Defensa del Trabajo.

**16.-** La sentencia que declare que no es procedente el concurso mercantil ordenará que las cosas vuelvan al estado que tenían con anterioridad a la misma, y el levantamiento de las providencias precautorias que se hubieren impuesto o la liberación de las garantías que se hayan constituido para evitar su imposición. La sentencia deberá ser notificada personalmente al comerciante y, en su caso, a los acreedores que lo hubieren demandado. Al Ministerio Público se le notificará por oficio.

**17.-** Posterior a esto viene la etapa de conciliación la cual tendrá una duración de ciento ochenta y cinco días naturales, contados a partir del día en que se haga la última publicación en el Diario Oficial de la Federación de la sentencia de concurso mercantil.

**18.-** El conciliador o los acreedores reconocidos que representen por lo menos las dos terceras partes del monto total de los créditos reconocidos, podrán solicitar al juez una prórroga de hasta noventa días naturales contados a partir de la fecha en que concluya el plazo señalado en el punto inmediato anterior, cuando consideren que la celebración de un convenio esté próxima a ocurrir.

El comerciante y el 90% de los acreedores reconocidos podrán solicitar al juez una ampliación de hasta por noventa días más de la prórroga a que se refiere el párrafo anterior.

En ningún caso el plazo de la etapa de conciliación y su prórroga podrá exceder de trescientos sesenta y cinco días naturales contados a partir de la fecha en que se hubiese realizado la última publicación de la sentencia de concurso mercantil en el Diario Oficial de la Federación.

Dentro de los cinco días siguientes a que reciba la notificación de la sentencia de concurso mercantil, el IFECOM deberá designar, conforme al procedimiento aleatorio previamente establecido, un conciliador para el desempeño de las

funciones previstas en la Ley de Concursos Mercantiles, quien procurará que el comerciante y sus acreedores reconocidos lleguen a un convenio, con ese fin el conciliador podrá reunirse con el comerciante y con los acreedores que estime convenientes y con aquellos que así se lo soliciten, ya sea conjunta o separadamente y comunicarse con ellos de cualquier forma.

**19.-** El conciliador podrá solicitar al juez la terminación anticipada de la etapa de conciliación cuando considere la falta de disposición del comerciante o de sus acreedores para suscribir un convenio o la imposibilidad de hacerlo y el conciliador tomará en consideración si el comerciante incumplió un convenio que haya dado por terminado un concurso mercantil anterior.

La solicitud del conciliador se substanciará en la vía incidental y deberá razonar las causas que la motivaron.

**20.-** El convenio deberá considerar el pago de los créditos preferenciales de los créditos singularmente privilegiados, y de lo que corresponda, conforme a sus respectivas garantías y privilegios, a los créditos con garantía real y con privilegio especial que no hubieren suscrito el convenio.

**21.-** El convenio deberá prever reservas suficientes para el pago de las diferencias que puedan resultar de las impugnaciones que se encuentren pendientes de resolver y de los créditos fiscales por determinar.

Tratándose de obligaciones fiscales, el convenio deberá incluir el pago de dichas obligaciones en los términos de las disposiciones aplicables; su incumplimiento dará lugar al procedimiento administrativo de ejecución que corresponda.

**22.-** Serán nulos los convenios particulares entre el comerciante y cualquiera de sus acreedores celebrados a partir de la declaración de concurso mercantil. El acreedor que los celebre perderá sus derechos en el concurso mercantil.

**23.-** Cabe indicar que el convenio concursal se podrá pactar entre el comerciante y sus acreedores comunes de acuerdo con las siguientes posibilidades:

- Una espera, con capitalización de intereses ordinarios.
- Una quita de saldo principal e intereses devengados no pagados.
- Una combinación de quita con espera.

**24.-** El conciliador, una vez que considere que cuenta con la opinión favorable del comerciante y de la mayoría de acreedores reconocidos necesaria para la aprobación de la propuesta de convenio, la pondrá a la vista de los acreedores reconocidos por un plazo de diez días para que opinen sobre ésta y en su caso, suscriban el convenio.

El conciliador deberá adjuntar a la propuesta de convenio, un resumen del mismo, que contenga sus características principales expresadas de manera clara y ordenada. Tanto la propuesta de convenio, como su resumen, deberán exhibirse en los formatos que dé a conocer el IFECOM y el conciliador presentará al juez el convenio debidamente suscrito por el comerciante y al menos la mayoría requerida de acreedores reconocidos.

**25.-** El juez al día siguiente de que le sea presentado el convenio y su resumen para su aprobación, deberá ponerlos a la vista de los acreedores reconocidos por el término de cinco días, a fin de que, en su caso:

- Presenten las objeciones que consideren pertinentes, respecto de la autenticidad de la expresión de su consentimiento, y
- Se ejerza el derecho de veto.
  - El convenio podrá ser vetado por una mayoría simple de acreedores reconocidos comunes, o bien, por cualquier número de éstos, cuyos créditos reconocidos representen conjuntamente al menos el 50% del monto total de los créditos reconocidos a dichos acreedores.
  - No podrán ejercer el veto los acreedores reconocidos comunes que no hayan suscrito el convenio si en éste se prevé el pago de sus créditos.

**26.-** Transcurrido el plazo mencionado, el juez verificará que la propuesta de convenio reúna todos los requisitos conducentes que marca la Ley de Concursos Mercantiles y no contravenga disposiciones de orden público, en este caso el juez dictará la resolución que apruebe el convenio el cual obligará al comerciante, a todos los acreedores reconocidos comunes, a los acreedores reconocidos con garantía real o privilegio especial que lo hayan suscrito y a los acreedores reconocidos con garantía real o privilegio especial para los cuales el convenio haya previsto el pago de sus créditos.

**27.-** La suscripción del convenio por parte de los acreedores reconocidos con garantía real o con privilegio especial, no implica la renuncia a sus garantías o privilegios, por lo que subsistirán para garantizar el pago de los créditos a su favor en los términos del convenio.

**28.-** Con la sentencia de aprobación del convenio, se dará por terminado el concurso mercantil y cesarán en sus funciones los órganos del mismo. Al efecto, el juez ordenará al conciliador la cancelación de las inscripciones que con motivo del concurso mercantil se hayan realizado en los registros públicos y por supuesto que en éste caso que nos ocupa, se ve involucrado en Registro Público Marítimo Nacional.

Por cuanto hace a la quiebra, el comerciante en concurso mercantil será declarado en ese estado:

- Él mismo así lo solicite.
- Transcurra el término para la conciliación y sus prórrogas si se hubieren concedido, sin que se someta al juez, para su aprobación, un convenio en términos de lo previsto en la Ley de Concursos Mercantiles.
- El conciliador solicite la declaración de quiebra y el juez la conceda.

### **CAPÍTULO XIII.- SEGURIDAD MARÍTIMA Y DE LA NAVEGACIÓN Y LA PROTECCIÓN DEL MEDIO MARINO.**

Es de todos nosotros sabido la importancia que reviste la actividad marítima para los países y sin exagerar para el desarrollo de la Humanidad a lo largo de la Historia, en consecuencia estamos hablando que en cualquier momento de cualquier día, decenas de miles de buques mercantes de todas las nacionalidades navegan transportando mercancías de vital importancia para ellas como la energía imprescindible para su supervivencia (petróleo y sus derivados, gases licuados, carbón, entre otros) y los productos alimenticios (cereales de consumo, alimentos refrigerados o congelados, etcétera). Junto a ellas, las otras mercancías propias del comercio mundial tales como son productos químicos, minerales, carga general en contenedores, vehículos, cemento, etcétera y no se diga a los pasajeros que se trasladan por vía marítima.

A todos ellos deben añadirse los demás buques civiles cuya actividad es ajena al transporte como los buques científicos, de investigación oceanográfica, sísmica o petrolífera, de tendido de cables telefónicos submarinos, de apoyo a plataformas petrolíferas, etcétera.

Toda esa actividad marítima civil está regulada, en todos sus aspectos, por los 168 países que constituyen la OMI que es la Organización Marítima Internacional, no lo olvidemos con competencia en todos los asuntos marítimos, con sede en Londres, Inglaterra y que durante décadas ha establecido las normas necesarias para que los buques mercantes de tonelaje mayor de las quinientas unidades de arqueo bruto efectúen su navegación de forma segura, en relación con la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar y del medio ambiente marino, es decir que cumplan las condiciones de estabilidad, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, las maniobras para evitar abordajes entre buques, las radiocomunicaciones marítimas, la prevención y lucha contra la contaminación marina, la señalización marítima (balizamiento y faros), las operaciones portuarias, por mencionar algunas.

En consecuencia, es importante que tengamos en cuenta y bien presente que el concepto de “**SEGURIDAD MARÍTIMA**” se extiende más allá de las citadas medidas relacionadas con la seguridad de la navegación, que han de catalogarse como preventivas de la seguridad de la vida humana en la mar y dicho sea de paso también se incluyen en ese concepto las medidas de respuesta en caso de que las citadas medidas preventivas fallen, de forma que la OMI ha regulado también todas aquellas actividades relacionadas con las operaciones de búsqueda y de salvamento de náufragos o de asistencia a las personas rescatadas en la mar, así como de las relacionadas con la lucha contra la contaminación marina provocada por buques, ya sea accidental o intencionadamente.

En resumen la seguridad marítima es el conjunto de medidas para la salvaguardia de la seguridad de la vida humana en la mar, de la navegación y del medio ambiente marino y todo ello en sus dos aspectos fundamentales:

**a)** Las medidas de prevención, es decir, tanto la seguridad del propio buque o endógena (condiciones de estabilidad, de estiba de la carga, de flotabilidad, de estanqueidad, de propulsión, de formación técnica de sus tripulaciones, sistemas contraincendios, radiocomunicaciones, prevención de la contaminación, etc.), como la seguridad ante peligros exógenos al buque o a su carga (mar y viento, evitación de abordajes, visibilidad, faros y balizamiento, etcétera).

**b)** Las medidas de respuesta cuando fallan las medidas de prevención (medios aéreos y marítimos de búsqueda y salvamento, lucha contra la contaminación, etcétera).<sup>214</sup>

De éstos instrumentos dictados por la OMI analizaremos en los Subcapítulos siguientes a los más importantes para cumplir con la finalidad de la salvaguarda de la seguridad marítima y que va de la mano con la protección del medio marino.

### **13.1.- Convenios de la Organización Marítima Internacional.**

El transporte marítimo pudiera decirse y hasta en propias palabras de la OMI que es el más internacional de todos los grandes sectores comerciales del mundo y uno de los más peligrosos, es por ello que ésta Organización siempre ha aceptado que la manera más adecuada de mejorar la seguridad en la mar es a través de la elaboración de reglas internacionales que sean cumplidas por todas las Naciones, así el Comité de Seguridad Marítima es el principal organismo técnico de la OMI en cuestiones relativas a la seguridad y lleva a cabo su labor con la asistencia de diversos subcomités de la OMI, a saber:

**1.- Subcomité de transporte de cargas y contenedores (CCC):** Se ocupa de lo siguiente:

- Transporte de mercancías peligrosas en bultos, cargas sólidas a granel, cargas gaseosas a granel y contenedores.
- Mantener actualizado el Código marítimo internacional de Cargas Sólidas a Granel (Código IMSBC) y el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas (Código IMDG).
- Mantiene sometido a examen otros códigos, incluido el Código Internacional de Seguridad para los Buques que utilicen gases u otros combustibles de

---

<sup>214</sup> Artículo titulado "La Seguridad Marítima en la Marina Civil", escrito por el jurisconsulto español Francisco Suárez-Llanos Galán, obtenido en la página de internet file:///C:/Users/RUBEN%20CAMACHO/Downloads/Dialnet-LaSeguridadMaritimaEnLaMarinaCivil-3034283.pdf

bajo punto de inflamación (Código IGF) y el Código internacional para la construcción y el equipo de buques que transporten gases licuados a granel (Código CIG).

- Colabora estrechamente con otros organismos de la ONU sobre el transporte multimodal de mercancías.

**2.- Subcomité de proyecto y construcción del buque (SDC):** Se encarga de examinar una amplia gama de cuestiones técnicas y operacionales relativas al proyecto y construcción del buque, incluidos el compartimentado y la estabilidad, además de ocuparse de la prueba y aprobación de la construcción y los materiales, líneas de carga, arqueo, seguridad de los buques pesqueros y el transporte de personal industrial.

**3.- Subcomité de implantación de los instrumentos de la OMI (III):** Reúne los Estados de abanderamiento, rectores de puertos y ribereños para examinar las cuestiones de implantación, incluido el análisis del compendio de informes resumidos del Plan de auditorías obligatorio de los Estados Miembros de la OMI, además de recibir y analizar todos los datos suministrados por la supervisión por el Estado rector del puerto y mantiene sometido a examen los procedimientos vigentes para dicha supervisión.

Las Directrices para efectuar reconocimientos de conformidad con el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (SARC) también entran en el ámbito de este Subcomité.

**4.- Subcomité de navegación, comunicaciones y búsqueda y salvamento (NCSR):** Se ocupa de lo siguiente:

- Todas las cuestiones relativas a la navegación y las comunicaciones, incluidos el análisis y la aprobación de las medidas de organización del tráfico marítimo y de los sistemas de notificación para buques.
- Las prescripciones de transporte y las normas de funcionamiento de equipo de navegación y comunicación.
- El sistema de identificación y seguimiento de largo alcance de los buques (LRIT) y el desarrollo de la navegación.
- Cuestiones de búsqueda y salvamento y el Sistema Mundial de Socorro y Seguridad Marítima (SMSSM), incluido el reconocimiento de los proveedores de servicios.
- Informan al NCSR dos grupos mixtos de trabajo, el Grupo Mixto de Trabajo OACI/OMI sobre la armonización de los servicios aeronáuticos y marítimos

de búsqueda y salvamento y el Grupo mixto OMI/UIT de expertos sobre radiocomunicaciones marítimas.

**5.- Subcomité de factor humano, formación y guardia (HTW):** Principalmente se encarga de acordar el proyecto de directrices para facilitar la información sobre las causas y consecuencias de la fatiga y los riesgos que entrañan para la seguridad y la salud de la gente de mar, la seguridad operacional, la protección marítima y la protección del medio marino.

**6.- Subcomité de sistemas y equipo del buque (SSE):** Se ocupa de una amplia gama de cuestiones técnicas y operacionales sistemas y equipo, incluidas las instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas, de todos los tipos de buques, embarcaciones y unidades móviles a los que se aplican los instrumentos de la OMI. Estas cuestiones incluyen equipo, dispositivos y medios de salvamento y los sistemas de detección y extinción de incendios.

**7.- Subcomité de prevención y lucha contra la contaminación (PPR):** Trata todas las cuestiones relacionadas con la prevención y lucha contra la contaminación que se encuentran dentro del ámbito de competencias de la OMI, es decir, su actividad abarca desde todos los anexos del Convenio MARPOL (que es el Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques mismo que analizaremos más adelante) hasta el control y gestión de los organismos acuáticos perjudiciales en el agua de lastre y los sedimentos de los buques, así como la contaminación biológica; los sistemas antiincrustantes (un antiincrustante es un compuesto químico que tiene la propiedad de evitar que las sales del agua se depositen [precipiten] en conducciones, depósitos, o cualquier superficie y normalmente estas sales son carbonatos, silicatos y sulfatos de calcio); la cooperación, preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos y sustancias nocivas y potencialmente peligrosas y el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

Otro Comité de la OMI que quiero tratar es el de Protección Marítima y Piratería, el cual tiene como parte fundamental el deber de velar en la medida de lo posible por la seguridad de los viajes por mar y del transporte marítimo, para gestionar y mitigar los riesgos que puedan poner en peligro la protección marítima, elaborando reglas y orientaciones adecuadas con aportaciones del Comité de Facilitación (FAL) y el Comité Jurídico (LEG), ambos de la misma OMI.

### **13.1.1.- Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.**

Éste Tratado Internacional se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 08 de Agosto de 1970 y de lo más importante que podemos rescatar del mismo es lo que se menciona enseguida:

**1.-** Primero que nada toca lo concerniente a las finalidades de la Organización Consultiva Marítima Internacional:



- Establecer un sistema de colaboración entre los Gobiernos en materia de reglamentación y prácticas gubernamentales relativas a cuestiones técnicas de toda índole concernientes a la navegación comercial internacional y fomentar la adopción general de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación.
- Fomentar la eliminación de medidas discriminatorias y restricciones innecesarias aplicadas por los Gobiernos a la navegación comercial internacional con el fin de promover la disponibilidad de los servicios marítimos para el comercio mundial sin discriminación, la ayuda y fomento acordados por un Gobierno a su marina mercante nacional con miras a su desarrollo y para fines de seguridad no constituyen en sí mismos una discriminación, siempre que dicha ayuda y fomento no estén fundados en medidas concebidas con el propósito de restringir a los buques de cualquier bandera, la libertad de participar en el comercio internacional.
- Tomar medidas para la consideración por ésta Organización de cuestiones relativas a las prácticas restrictivas desleales de empresas de navegación marítima.
- Facilitar el intercambio de informaciones entre los Gobiernos en asuntos sometidos a consideración de la presente Organización.

**2.-** Sus funciones son consultivas y de asesoramiento.

**3.-** Claramente se establece que ningún Estado o territorio puede llegar a ser Miembro de la misma o continuar en tal carácter contrariamente a una resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas.

**4.-** Ésta Organización constará de una Asamblea, un Consejo, un Comité de Seguridad Marítima y de todos los organismos auxiliares que considere necesario crear en cualquier momento y de una Secretaría.

**4.1.-** Las funciones de la Asamblea son:

- Elegir entre sus Miembros, con exclusión de los Miembros Asociados, en cada reunión ordinaria, un Presidente y dos Vicepresidentes que permanecerán en funciones hasta la reunión ordinaria siguiente.
- Determinar su propio reglamento interno, a excepción de lo previsto en otra forma en la presente Convención.
- Establecer los organismos auxiliares temporarios o si el Consejo lo recomienda, los permanentes que juzgue necesarios.

- Elegir los Miembros que han de estar representados en el Consejo y en el Comité de Seguridad Marítima.
- Recibir y examinar los informes del Consejo y resolver todo asunto que le haya sido sometido por el mismo.
- Votar el presupuesto y establecer el funcionamiento financiero de la Organización, revisar los gastos y aprobar las cuentas de ella misma.

**4.2.-** Las funciones del Consejo son:

- Determinar a los fines de aplicación del presente Tratado Internacional a los Miembros, gobiernos de los países que tengan los mayores intereses en la provisión de servicios marítimos internacionales y hará lo propio con los Miembros, gobiernos de los países que tengan intereses substanciales en la provisión de tales servicios.

**4.3.-** Las funciones del Comité de Seguridad Marítima son:

- Examinar todas las cuestiones que sean propias de la competencia de ésta Organización y concernientes a la ayuda a la navegación, construcción y alistamiento de buques, en la medida en que interesen a la seguridad, reglamentos destinados a prevenir colisiones, manipulación de cargas peligrosas, reglamentación de la seguridad en el mar, informes hidrográficos, diarios de a bordo y documentos que interesen a la navegación marítima, encuestas sobre los accidentes marítimos, salvamento de bienes y de personas, así como todas las cuestiones que tengan una relación directa con la seguridad marítima.
- Establecerá un sistema para cumplir las obligaciones que le asigne la presente Convención o la Asamblea, o que puedan serle confiadas por cualquier instrumento intergubernamental.
- Deberá mantener estrechas relaciones con los demás organismos intergubernamentales que se ocupen de transportes y de comunicaciones, susceptibles de ayudar a la Organización a alcanzar sus propósitos aumentando la seguridad en la mar y facilitando, desde el punto de vista de la seguridad y salvamento, la coordinación de las actividades en materia de navegación marítima, aviación, telecomunicaciones y meteorología.
- Se reunirá una vez por año y en cualquier momento en que cinco de sus miembros lo soliciten.

- Elegirán sus autoridades anualmente y establecerá su reglamento interno. La mayoría de sus miembros constituirá *quórum*.
- Invitará a todo Miembro a participar, sin derecho de voto, en sus deliberaciones relativas a cualquier asunto que tenga interés particular para el mismo.

**5.-** Es importante precisar que los textos de los proyectos de enmiendas a la presente Convención serán comunicados a los Miembros por el Secretario General por lo menos con seis meses de anticipación a su consideración por la Asamblea y las referidas enmiendas serán adoptadas por la Asamblea por mayoría de dos tercios de votos, incluyendo en ellos los de la mayoría de los Miembros representados en el Consejo y doce meses después de su aceptación por dos tercios de los Miembros de la Organización, excluidos los Miembros Asociados, la enmienda entrará en vigor, para todos los Miembros, con excepción de aquéllos, que con anterioridad a su entrada en vigor hicieran una declaración que no aceptan dicha enmienda, es por ello que los días 03 de Abril de 1973, 10 de Febrero de 1976, 25 de Mayo de 1976, 23 de Octubre de 1980 y 05 de Junio de 1981 se publicaron diversas Enmiendas en el referido Diario Oficial de la Federación.

**6.-** Toda cuestión o diferencia que pudieran surgir acerca de la interpretación o aplicación de la presente Convención, será sometida a la Asamblea para su solución, o será resuelta en cualquier otra forma en que convengan las partes en la diferencia pero ninguna disposición del presente Tratado Internacional impedirá al Consejo o al Comité de Seguridad Marítima resolver toda diferencia o cuestión que surgieran durante la duración de su mandato.

### **13.2.- Protección del Medio Marino.**

Como lo sabemos perfectamente, en el contexto general del desarrollo sostenible, el transporte marítimo constituye una gran fuerza impulsora y muy positiva, dado que contribuye considerablemente al comercio y la prosperidad mundiales y sus repercusiones negativas en el medio ambiente a escala mundial son relativamente reducidas.

En palabras de la propia OMI, si se tiene en cuenta su valor productivo, el transporte marítimo que representa el 90% del comercio mundial es, desde un punto de vista estadístico, la forma de transporte menos perjudicial para el medio ambiente. La gran cantidad de cereales necesaria para la producción mundial diaria de pan, por ejemplo, no podría transportarse de otro modo que no sea por barco. Por otra parte, si se lo compara con el sector terrestre, el del transporte marítimo es, en términos relativos, el que menos contribuye en general a la contaminación marina ocasionada por las actividades humanas.

Como lo vimos con anterioridad, el mandato original de la OMI es preservar y garantizar la seguridad marítima, pero al ser depositaria del Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos de 1954

(Convenio OILPOL), asumió la responsabilidad de ocuparse de los problemas planteados por la contaminación y posteriormente, a lo largo de muchos años, ha venido adoptando una amplia gama de medidas tendientes a prevenir y contener la contaminación ocasionada por los buques y a atenuar los efectos de todo daño que pueda ocasionarse como consecuencia de las operaciones y accidentes marítimos.

Se ha demostrado que estas medidas son eficaces para reducir la contaminación ocasionada por los buques, e ilustran el compromiso de la OMI y del sector del transporte marítimo con la protección del medio ambiente, siendo el Comité de Protección del Medio Marino (MEPC) el órgano técnico superior de la OMI en cuestiones relativas a la contaminación del mar y lleva a cabo su labor con la asistencia de diversos subcomités de la OMI.

### **13.2.1.- Prevención de la contaminación desde los buques.**

Si bien el citado Convenio OILPOL 1954 se actualizó en 1962, un hecho jurídico que vino a cambiar la perspectiva y el ¿cómo regular adecuadamente? La prevención de la contaminación de los buques, fue con el naufragio del buque tanque que fue el primero de los grandes superpetroleros, capaz de transportar una carga de 120,000 toneladas de petróleo y que se hundió en el sur de la costa de Inglaterra en 1967, el *Torrey Canyon*, dio lugar a que se crearan nuevos convenios y otros instrumentos, incluidas nuevas enmiendas al Convenio de 1954 que se adoptaron en 1969.

Luego entonces el Convenio Internacional Relativo a la Intervención en Alta Mar en Casos de Accidentes que Causen una Contaminación por Hidrocarburos de 1969, otorgó a los Estados ribereños el derecho a intervenir en caso de sucesos sobrevenidos en alta mar que puedan dar lugar a contaminación por hidrocarburos, y entró en vigor en 1975, posteriormente el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad Civil nacida de daños debidos a contaminación por hidrocarburos igual en 1969 y el Convenio Internacional Sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de Daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos de 1971, establecieron conjuntamente un régimen para indemnizar a las víctimas de la contaminación ocasionada por hidrocarburos procedente de los buques y en ese mismo año se modificó nuevamente el Convenio OILPOL, no obstante, pronto se consideró que se requería un instrumento totalmente nuevo, así que en 1973, la OMI convocó una importante conferencia para examinar en su totalidad el problema de la contaminación del mar procedente de los buques y como resultado, se adoptó el primer convenio exhaustivo para combatir la contaminación concertado hasta la fecha: El Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL).

Éste Tratado Internacional introdujo medidas adicionales, incluidas las prescripciones para ciertas técnicas operacionales y una serie de prescripciones modificadas relativas a la construcción y su Protocolo de 1978 incorpora las modificaciones al convenio original.

A pesar de que lo estudiaremos más detalladamente en el transcurso de la presente obra, sólo quiero recalcar que el Convenio MARPOL no sólo se ocupa de la contaminación ocasionada por hidrocarburos, sino que abarca, además, otras formas de contaminación, como la originada por productos químicos y otras sustancias perjudiciales, las basuras, las aguas sucias y, de conformidad con lo dispuesto en el Anexo VI adoptado en 1997, la contaminación atmosférica y las emisiones procedentes de los buques. En 2008 se adoptó y en 2010 entró en vigor el Anexo VI revisado, gracias al cual se produjo una reducción progresiva de las emisiones de óxido de azufre (SOX) procedentes de los buques y una reducción adicional de las emisiones de óxido de nitrógeno (NOX) procedentes de los motores marinos.

Las enmiendas adoptadas en 2011 establecen medidas de carácter obligatorio para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte marítimo internacional, haciendo que el índice de eficiencia energética de proyecto (EEDI) adquiera carácter obligatorio para buques de nueva construcción y que el Plan de gestión de la eficiencia energética del buque (SEEMP) sea un requisito para todos los buques. Estas enmiendas entraron en vigor el 1º de Enero de 2013.

En 1996 la OMI adoptó el Convenio Internacional Sobre Responsabilidad e Indemnización de Daños en Relación con el Transporte Marítimo de Sustancias Nocivas y Potencialmente Peligrosas (Convenio SNP), que establece un sistema de dos estratos para facilitar indemnización hasta un total de 250 millones de libras esterlinas y abarca no sólo los aspectos de contaminación sino también riesgos tales como incendios y explosiones.

La OMI adoptó el Convenio Internacional Sobre el Control de los Sistemas Antiincrustantes Perjudiciales para Buques en 2001 (Convenio AFS), el cual prohíbe el empleo de estaños perjudiciales en las pinturas antiincrustantes para buques y establecerá un mecanismo para evitar un posible uso futuro de otras sustancias perjudiciales en sistemas antiincrustantes.

En el año 2004 se adoptó el Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y Los Sedimentos de los Buques con el Propósito de Evitar los Efectos Potencialmente Devastadores de la Propagación de Organismos Acuáticos Perjudiciales Transportados en el agua de lastre de los buques.

En Mayo de 2009 la OMI adoptó el Convenio Internacional de Hong Kong para el reciclaje seguro y ambientalmente racional de los buques.

Como lo habíamos tratado antes, la vida se originó en la mar y también si la Humanidad queremos la podemos terminar ahí mismo no tomando conciencia de su importancia al no optar ya por medidas que detengan en la medida de lo posible y lo más pronto posible, valga la expresión la contaminación marina.

### **13.2.2.- Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques (Convenio MARPOL).**

Es el principal convenio internacional que versa sobre la prevención de la contaminación del medio marino por los buques a causa de factores de funcionamiento o accidentales, fue adoptado el 02 de Noviembre de 1973 en la sede de la OMI y su Protocolo de 1978 se adoptó en respuesta al gran número de accidentes de buques tanque ocurridos entre 1976 y 1977 y habida cuenta de que el Convenio MARPOL 1973 aún no había entrado en vigor, el Protocolo de 1978 relativo al Convenio MARPOL absorbió el Convenio original.

En el Convenio figuran reglas encaminadas a prevenir y reducir al mínimo la contaminación ocasionada por los buques, tanto accidental como procedente de las operaciones normales, y actualmente incluye seis anexos técnicos. En la mayoría de tales anexos figuran zonas especiales en las que se realizan controles estrictos respecto de las descargas operacionales.

Principalmente se encarga de regular lo siguiente:

- Reglas para prevenir la contaminación por Hidrocarburos.
- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Nocivas Líquidas Transportadas a Granel.
- Reglas para prevenir la contaminación por Sustancias Perjudiciales Transportadas por Mar en Bultos. Se trata de un anexo opcional ya que el transporte de mercancías peligrosas está reglado por el Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.
- Reglas para prevenir la contaminación por las Aguas Sucias de los Buques.
- Reglas para prevenir la contaminación por las Basuras de los Buques.
- Reglas para prevenir la contaminación Atmosférica ocasionada por los Buques. Este anexo entró en vigor el 19 de mayo de 2005.
- Establecimiento de obligaciones generales en virtud de que los Estados Partes se comprometen a cumplir las disposiciones del presente Convenio y sus Anexos, a fin de prevenir la contaminación del medio marino provocada por la descarga de sustancias perjudiciales, o de efluentes que contengan tales sustancias, en trasgresión del Convenio.
- Se entiende por “sustancia perjudicial” cualquier sustancia cuya introducción en el mar pueda ocasionar riesgos para la salud humana, dañar la flora, la fauna y los recursos vivos del medio marino, menoscabar sus alicientes recreativos o entorpecer los usos legítimos de las aguas del

mar y en particular, toda sustancia sometida a control de conformidad con el presente Convenio.

- El presente Convenio no se aplicará a los buques de guerra.
- Toda trasgresión de las disposiciones del presente Convenio, dondequiera que ocurra, está prohibida y será sancionada por la legislación de la Administración del buque interesado y si tal Administración, después de ser informada de una transgresión, estima que hay pruebas suficientes como para incoar un procedimiento respecto a la presunta transgresión, hará que se inicie tal procedimiento lo antes posible de conformidad con su legislación.
- Todo buque al que se aplique el presente Convenio puede ser objeto de inspección, en cualquier puerto o terminal mar adentro de una Parte, por los funcionarios que nombre o autorice dicha Parte a fin de verificar si el buque efectuó alguna descarga de sustancias perjudiciales transgrediendo lo dispuesto por las Reglas. Si la inspección indica que hubo transgresión del presente Convenio se enviará informe a la Administración para que tome las medidas oportunas.
- Toda controversia entre dos o más Partes en el Convenio relativa a la interpretación o aplicación del presente Convenio, que no haya podido resolverse mediante negociación entre las Partes interesadas, será sometida, a petición de cualquiera de ellas, al procedimiento de arbitraje establecido en el Protocolo II del presente Convenio, salvo que esas Partes acuerden otro procedimiento.
- Las Administraciones se comprometen a investigar todo siniestro sobrevenido a cualquiera de sus buques que esté sujeto a lo dispuesto en las Reglas si tal siniestro ha causado efectos deletéreos importantes en el medio marino.
- Las Partes en el Convenio se comprometen a informar a la OMI acerca de los resultados de tales investigaciones siempre que consideren que con esta información contribuirán a determinar qué modificaciones convendría realizar en el presente Convenio.

Cabe señalar que éste Tratado Internacional fue redactado en un solo ejemplar en los idiomas español, francés, inglés y ruso y se resalta en el cuerpo del mismo que cada uno de estos textos tendrá la misma autenticidad, haciéndose las traducciones oficiales a los idiomas alemán, árabe, italiano y japonés, las cuales serán depositadas junto con el original firmando.

Fue aprobado por la Cámara de Senadores el 20 de Diciembre de 1991 y ratificado el 20 de Marzo de 1992 y finalmente publicado en el Diario Oficial de la Federación el 07 de Julio de 1992.

### **13.2.3.- Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC).**

En julio de 1989 se celebró en París una conferencia de destacadas Naciones industriales que instó a la OMI a elaborar nuevas medidas con miras a prevenir la contaminación por los buques, llamamiento fue refrendado por la Asamblea de la OMI en Noviembre de ese mismo año, dándose comienzo así a los trabajos para redactar un proyecto de convenio cuya finalidad era proporcionar un marco mundial para la cooperación internacional en la lucha contra sucesos importantes, o amenazas, de contaminación de la mar, naciendo así el Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos (Convenio OPRC), donde los Estados Parte se comprometen a adoptar medidas para hacer frente a sucesos de contaminación, bien a nivel nacional o en cooperación con otros países, amén de que los buques deben llevar a bordo un plan de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos. Las empresas explotadoras de unidades mar adentro que operen bajo la jurisdicción de las Partes también deben disponer de planes de emergencia en caso de contaminación por hidrocarburos u otros medios similares, coordinados con los sistemas nacionales para responder pronta y eficazmente a los sucesos de contaminación por hidrocarburos.

Así mismo cabe resaltar que los buques estarán obligados a notificar los sucesos de contaminación a las autoridades ribereñas y el Convenio estipula detalladamente las medidas que deberán adoptarse.

También éste Tratado Internacional estipula el almacenamiento de equipo de lucha contra los derrames de hidrocarburos, la realización de ejercicios necesarios de lucha contra los derrames de hidrocarburos y el desarrollo de planes pormenorizados para hacer frente a los sucesos de contaminación, exigiéndose a los Estados Parte que faciliten asistencia a otras Partes en casos de emergencia de contaminación y se ha previsto lo necesario para resarcir la asistencia prestada.

Éste Tratado Internacional se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 06 de Febrero de 1995 y lo que podemos resaltar del mismo es lo siguiente:

- Solamente aplica para buques civiles y mercantes, **NO** así para los buques de guerra.
- Tampoco aplica para los buques que siendo propiedad de un Estado o estando a su servicio, sólo presten por el momento servicios gubernamentales de carácter no comercial.



- Nos establece ciertas definiciones que vale la pena retomarlas aquí, a saber:
  - **Hidrocarburos:** El petróleo en todas sus manifestaciones, incluidos los crudos de petróleo, el fueloil, los fangos, los residuos petrolíferos y los productos refinados.
  - **Suceso de contaminación por hidrocarburos:** Un acaecimiento o serie de acaecimientos del mismo origen que dé o pueda dar lugar a una descarga de hidrocarburos y que represente o pueda representar una amenaza para el medio marino, o el litoral o los intereses conexos de uno o más Estados, y que exija medidas de emergencia u otra respuesta inmediata.
  - **Buque:** Toda nave que opere en el medio marino, del tipo que sea, incluidos los aliscafos<sup>215</sup>, los aerodeslizadores, los sumergibles y los artefactos flotantes de cualquier tipo.
  - **Unidad mar adentro:** Toda instalación o estructura mar adentro, fija o flotante, dedicada a actividades de exploración, explotación o producción de gas o hidrocarburos, o a la carga o descarga de hidrocarburos.

Los procedimientos de notificación de contaminación por hidrocarburos, **SE DEBERÁ DE LLEVAR** de la siguiente manera, según lo dispone el artículo 4 de éste Convenio:

**1.-** Cada Parte exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarbolan su pabellón, así como a las personas que tengan a cargo una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción y que notifiquen sin demora todo evento ocurrido en sus buques o unidades mar adentro que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos: en el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo; en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad.

**2.-** Exigirá a los capitanes y a toda otra persona que esté a cargo de los buques que enarbolan su pabellón y a las personas que estén a cargo de una unidad mar adentro sometida a su jurisdicción, que notifiquen sin demora todo evento observado en el mar que haya producido descargas de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos: En el caso de un buque, al Estado ribereño más próximo; en el caso de una unidad mar adentro, al Estado ribereño bajo cuya jurisdicción esté la unidad.

---

<sup>215</sup> Es un tipo de barco cuyo casco sobresale del agua cuando la velocidad es lo bastante elevada, gracias a la acción de un plano de sustentación o ala que funciona según el mismo principio que las alas de un avión pero en medio líquido, del orden de mil veces más denso que el aire.

**3.-** Exigirá a las personas que estén a cargo de puertos marítimos e instalaciones de manipulación de hidrocarburos sometidos a su jurisdicción, que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente todo evento que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos.

**4.-** Dará instrucciones a los buques o aeronaves del servicio de inspección marítima, así como a otros servicios y funcionarios pertinentes, para que notifiquen sin demora a la autoridad nacional competente o, según el caso, al Estado ribereño más próximo, todo evento observado en la mar o en un puerto marítimo o instalación de manipulación de hidrocarburos que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos.

**5.-** Pedirá a los pilotos de las aeronaves civiles que notifiquen sin demora al Estado ribereño más próximo todo suceso observado en el mar que haya producido una descarga de hidrocarburos o dé lugar a la presencia de hidrocarburos.

**6.-** Las notificaciones en comento se efectuarán conforme a las prescripciones elaboradas por la OMI y siguiendo las directrices y principios generales adoptados por ella misma.

Por cuanto hace a las medidas que procede adoptar al recibir una notificación de contaminación por hidrocarburos, se actuará de la siguiente manera:

**1.-** Cuando una Parte reciba una de las notificaciones analizadas con antelación o cualquier información sobre contaminación facilitada por otras fuentes evaluará el evento para determinar si se trata de un suceso de contaminación por hidrocarburos; evaluará la naturaleza, magnitud y posibles consecuencias del suceso de contaminación por hidrocarburos e informará a continuación sin demora a todos los Estados cuyos intereses se vean afectados o puedan verse afectados por tal suceso de contaminación por hidrocarburos, acompañando pormenores de sus estimaciones y de cualquier medida que haya adoptado o piense adoptar para hacer frente al suceso y toda otra información que sea pertinente, hasta que hayan terminado las medidas adoptadas para hacer frente al suceso o hasta que dichos Estados hayan decidido una acción conjunta.

**2.-** Cuando la gravedad del suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, la Parte deberá facilitar a la OMI la información que proceda, a través de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes.

**3.-** Cuando la gravedad de un suceso de contaminación por hidrocarburos lo justifique, se insta a los otros Estados que se vean afectados por él a que informen a la OMI, directamente o según proceda, a través de las organizaciones o sistemas regionales pertinentes, de sus estimaciones de la amplitud de la amenaza para sus intereses y de toda medida que hayan adoptado o piensen adoptar.

¿Qué son las organizaciones o sistemas regionales pertinentes? Son métodos, planes y procedimientos que cada Estado Parte establecerá para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos.

**4.-** Las Partes deberán utilizar en la medida de lo posible el sistema de notificación de contaminación por hidrocarburos elaborado por la OMI cuando intercambien información y se comuniquen con otros Estados y con dicha Organización.<sup>216</sup>

Aunado a lo anterior, el presente Convenio (como su nombre lo indica) busca el fomento de la cooperación bilateral y multilateral para la preparación y la lucha contra la contaminación y para ello, los Estados Parte procurarán establecer acuerdos bilaterales o multilaterales para la preparación y la lucha contra la contaminación por hidrocarburos y del texto de dichos acuerdos se enviarán copias a la OMI, que las pondrá a disposición de todas las Partes que lo soliciten.

#### **13.2.4.- Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques (Convenio BWM).**

Se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 08 de Septiembre de 2017 y aquí de primera mano, quiero definir lo que significa **agua de lastre** y **sedimentos** para tener una mejor y mayor comprensión de lo que regula éste Tratado Internacional, así pues, en su artículo 1º se establece que por **AGUA DE LASTRE** se entiende *“el agua, con las materias en suspensión que contenga, cargada a bordo de un buque para controlar el asiento, la escora, el calado, la estabilidad y los esfuerzos del buque”*<sup>217</sup>, mientras que por **SEDIMENTOS** son *“las materias que se depositen en el buque procedentes del agua de lastre”*.<sup>218</sup>

Así pues el presente Convenio nace en razón de una mayor concientización para la protección de la diversidad biológica y de que la transferencia e introducción de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos por conducto del agua de lastre de los buques suponen una amenaza para la conservación y la utilización sostenible de la diversidad biológica, sobre las especies exóticas que amenazan los ecosistemas, los hábitats o las especies, incluidos los principios de orientación sobre especies invasoras lo cual indubitablemente afecta de manera a veces irreversible por desgracia al ecosistema marino, es por ello que:

- Los Estados Parte se comprometen a hacer plena y totalmente efectivas las disposiciones del presente Convenio y de su anexo con objeto de prevenir, reducir al mínimo y en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.

---

<sup>216</sup> Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.

<sup>217</sup> Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

<sup>218</sup> Idem.

- Las Partes se esforzarán por colaborar en la implantación, aplicación y cumplimiento efectivos del presente Convenio.
- Las Partes se comprometen a fomentar el desarrollo continuo de la gestión del agua de lastre y de normas para prevenir, reducir al mínimo y en último término, eliminar la transferencia de organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos mediante el control y la gestión del agua de lastre y los sedimentos de los buques.
- Que también los referidos Estados Parte adopten medidas de conformidad con el presente Convenio, esforzándose por no dañar ni deteriorar el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados.
- Así mismo deberán garantizar que las prácticas de gestión del agua de lastre observadas para cumplir el presente Convenio no causan mayores daños al medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios o de otros Estados, que los que previenen.
- Las Partes alentarán a los buques que tengan derecho a enarbolar su pabellón y a los que se aplique el presente Convenio a que eviten, en la medida de lo posible, la toma de agua de lastre que pueda contener organismos acuáticos perjudiciales y agentes patógenos, así como los sedimentos que puedan contener dichos organismos y para ello fomentarán la implantación adecuada de las recomendaciones elaboradas por la OMI.
- Las Partes se esforzarán para cooperar bajo los auspicios de la OMI a fin de hacer frente a las amenazas y riesgos para la biodiversidad y los ecosistemas marinos sensibles, vulnerables o amenazados en las zonas situadas fuera de los límites de la jurisdicción nacional respecto de la gestión del agua de lastre.

Por lo que respecta al ámbito de aplicación del presente Convenio, su artículo 3 claramente nos indica que **SE APLICARÁ SALVO INDICACIÓN EXPRESA EN OTRO SENTIDO:**

- A los buques que tengan derecho a enarbolar el pabellón de una Parte.
- A los buques que, sin tener derecho a enarbolar el pabellón de una Parte, operen bajo la autoridad de una Parte.
- **NO** se aplicará a los buques que no estén proyectados o construidos para llevar agua de lastre; ni a los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de esa Parte, salvo que ésta determine que la descarga del agua de lastre de los buques dañaría o deterioraría el medio ambiente, la salud de los seres humanos, los bienes o los recursos, propios,

de los Estados adyacentes o de otros Estados; ni tampoco a los buques de una Parte que operen únicamente en aguas bajo la jurisdicción de otra Parte, a reserva de que esta Parte autorice la exclusión y por supuesto tampoco a los buques de guerra, ni a los buques auxiliares de la armada, ni a los buques que, siendo propiedad de un Estado o estando explotados por él, estén exclusivamente dedicados en el momento de que se trate a servicios gubernamentales de carácter no comercial.

- Por lo que respecta a los buques de Estados que no sean Partes en el presente Convenio, las Partes aplicarán las prescripciones del presente Convenio según sea necesario para garantizar que no se dé un trato más favorable a tales buques.

En resumen todos los buques dedicados al transporte marítimo internacional deberán llevar siempre a cabo una gestión de su agua de lastre y sedimentos que se ajuste a una norma determinada, de conformidad con un plan de gestión del agua de lastre elaborado para cada buque, además de que tendrán que llevar un libro registro del agua de lastre y un certificado internacional de gestión del agua de lastre.

Las normas para la gestión del agua de lastre se irán introduciendo gradualmente durante un período de tiempo determinado y como solución intermedia, los buques deberían cambiar el agua de lastre en alta mar, sin embargo, a la postre, la mayoría de los barcos tendrán que instalar un sistema de tratamiento de agua de lastre a bordo a fin de evitar más desastres ambientales en la mar.

Por supuesto que los Estados Parte tienen la opción de adoptar medidas adicionales de conformidad con los criterios establecidos en éste Tratado Internacional y las directrices de la OMI.<sup>219</sup>

### **13.2.5.- Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias.**

El presente Convenio ha definido al **VERTIMIENTO** como *“toda evacuación deliberada en el mar de desechos u otras materias efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar. Todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar”*<sup>220</sup> y a la par me indica lo que **NO SE ENTIENDE** por vertimiento, a saber *“la evacuación en el mar de desechos y otras materias que sean incidentales a las operaciones normales de buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar y de sus equipos o que se deriven de ellas, excepto los desechos y otras materias transportados por o a buques, aeronaves, plataformas u otras*

---

<sup>219</sup> Schoenbaum, Thomas and McClellan, Jessica. *“Admiralty and Maritime Law”*. Ed. West Academic Publishing. 5th edition. United States of America. 2012.

<sup>220</sup> Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias.

*construcciones en el mar, que operen con el propósito de eliminar dichas materias o que se deriven del tratamiento de dichos desechos u otras materias en dichos buques, aeronaves, plataformas o construcciones; a colocación de materias para un fin distinto del de su mera evacuación, siempre que dicha colocación no sea contraria a los objetivos del presente Convenio”.*<sup>221</sup>

Éste Convenio se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 16 de Julio de 1975 y a través del mismo los Estados Parte han adoptado medidas encaminadas a mitigar el impacto de las cada vez más elevadas concentraciones de dióxido de carbono en la atmósfera y por consiguiente en el medio marino y a garantizar el control y la reglamentación eficaces de las nuevas tecnologías concebidas para tratar de afectar masivamente al clima y que eventualmente podrían afectar adversamente al medio marino.

Al día de hoy, estos instrumentos han sido las normativas internacionales más avanzadas para abordar las cuestiones relacionadas con la captura y secuestro de carbono en las formaciones geológicas del subfondo marino y en la ingeniería del clima marino, como por ejemplo, la fertilización de los océanos.

En el artículo IV de éste Tratado Internacional, se dispone que las Partes prohibirán el vertimiento de cualesquiera desechos u otras materias, con excepción de los que se enumeran en el Anexo I que analizaremos más adelante, por lo pronto y con fundamento en éste precepto listemos las sustancias permitidas:

- Materiales de dragado.
- Fangos cloacales.
- Desechos de pescado o materiales resultantes de las operaciones de elaboración del pescado.
- Buques y plataformas u otras construcciones en el mar.
- Materiales geológicos inorgánicos inertes.
- Materiales orgánicos de origen natural.
- Objetos voluminosos constituidos principalmente por hierro, acero, hormigón y materiales igualmente no perjudiciales en relación con los cuales el impacto físico sea el motivo de preocupación, y solamente en aquellas circunstancias en que esos desechos se viertan en lugares como islas pequeñas con comunidades aisladas, en que no haya acceso práctico a otras opciones de evacuación que no sea el vertimiento.

---

<sup>221</sup> Idem.

- Flujos de dióxido de carbono procedentes del proceso de captura del mismo.

Ahora sí, conozcamos las sustancias **cuyo vertimiento en la mar está prohibido, de acuerdo al Anexo I de éste Convenio:**

- Compuestos orgánicos halogenados.
- Mercurio y compuestos de mercurio.
- Cadmio y compuestos de cadmio.
- Plásticos persistentes y demás materiales sintéticos persistentes tales como redes y cabos que puedan flotar o quedar en suspensión en la mar de modo que puedan obstaculizar materialmente la pesca, la navegación u otras actividades legítimas de la mar.
- Petróleo crudo, aceite y aceites lubricantes, fluidos hidráulicos y mezclas que contengan esos hidrocarburos cargados con el fin de ser vertidos.
- Desechos u otras materias de alto nivel radioactivo que por razones de salud pública, biológicas o de otro tipo hayan sido definidos como inapropiados para ser vertidos en la mar, de acuerdo al concepto dado por el Organismo Internacional de Energía Atómica.
- Materiales de cualquier forma producidos para la guerra química y biológica.

Lo anteriormente mencionado **NO** se aplicará a las sustancias vertidas en la mar con la condicionante de que, no den mal sabor a la carne de los organismos marinos comestibles y que no pongan en peligro la salud humana o de los animales domésticos.

### **13.3.- Seguridad del buque y la vida humana en el mar.**

Siempre existirá el riesgo de que se produzcan siniestros en la mar y para eso la Comunidad Internacional se encuentra preparada a través de medidas adoptadas en sus respectivas Legislaciones para saber ¿qué hacer? En el dado caso de que los principales bienes jurídicos tutelados en la navegación, a saber la vida humana, el buque y el cargamento que viene a bordo se encuentren protegidos y no se pongan en riesgo y para ello tenemos a un Tratado Internacional sumamente importante que por supuesto trataremos a detalle y que es el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) el cual abarca todo lo relacionado con los dispositivos de salvamento y los procedimientos de abandono del buque.

Sobre esto quiero compartir algunas palabras de la Doctora Sofia Galani, jurisperita e investigadora griega, de la Universidad de Bristol en Inglaterra cuya aportación se me hace muy sana y oportuna para el caso que nos ocupa, máxime si estamos hablando de la seguridad del buque y de la vida humana en la mar, ella hace el siguiente cuestionamiento “¿*existen los Derechos Humanos en la mar?*”,<sup>222</sup> para ella sin lugar a dudas como para muchos de nosotros los abogados que nos dedicamos a ésta materia tan apasionante como lo es el Derecho Marítimo existen desafíos legales y prácticos que impiden el reconocimiento y una mejor protección de los Derechos Humanos en la mar y siempre el primer punto de referencia es la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar la cual me atrevo a mencionar que es la columna vertebral del Derecho del Mar y no se diga del Derecho Marítimo y a su vez, dicha jurisperita indica sin duda alguna que es una de las más completas ya que aborda casi todos los problemas que tienen que ver con el uso de los océanos y que por ésta razón se le conoce como la “*Constitución de los Océanos*”, sin embargo **NO** tiene ninguna referencia a los derechos humanos, lo que nos hace pensar en los derechos humanos en el mar bastante tarde.<sup>223</sup>

Esto no debe de sorprendernos pues no olvidemos que la citada Convención fue ideada y redactada durante las décadas de los sesentas y setentas hasta que por fin en 1982 nació a la vida jurídica, entrando en vigor hasta el año de 1994 y obviamente en ese entonces a consideración de la Doctora, opinión con la que concuerdo plenamente, nunca tuvo la intención de tratar temas de Derechos Humanos pues el objetivo principal de la referida Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, era la de promover el uso pacífico de los océanos, enfocándose entre otras cosas en los problemas de delimitación marítima y buscó garantizar que todos los Estados supieran sus derechos y sus deberes dentro de las diferentes zonas marítimas, dejando en claro que la Alta Mar son las aguas internacionales donde ningún estado tiene jurisdicción como ya lo vimos con antelación.

Y esto lo menciono porque volvemos a la pregunta que se hace la Doctora “¿*podemos incluso hablar sobre los derechos humanos en el mar ya que Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar no hace referencia a ellos?*”<sup>224</sup> Para responder a éste cuestionamiento, sin lugar a dudas tendremos que mirar el marco de Derechos Humanos, que tradicionalmente se entendía que los Estados solo tenían que protegerlos dentro de sus fronteras, sin embargo al paso de los años y con el aumento de las actividades de los Estados fuera de sus fronteras, valga la cacofonía se aceptó que los Tratados de Derechos Humanos se aplican extraterritorialmente cuando los estados ejercen jurisdicción sobre un territorio o personas, lo cual suele ocurrir cuando un Estado ejerce un control

---

<sup>222</sup> Artículo titulado “*The ‘New’ Human Rights at Sea Debate*”, escrito por la Dra. Sofia Galani y que puede encontrarse en la página de internet “The Maritime Executive” en la siguiente dirección: <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-new-human-rights-at-sea-debate>

<sup>223</sup> Idem.

<sup>224</sup> Idem.



efectivo sobre un territorio o personas, como en territorios ocupados o donde las personas son arrestadas y detenidas en el extranjero, respetando Principios Universales como los de Audiencia, Legalidad, Seguridad Jurídica y Debido Proceso y sobre todo ello el atento respeto a la vida, luego entonces, los desafíos prácticos además de los desafíos legales que enfrentamos con el reconocimiento y la protección de los Derechos Humanos en la mar, significa que incluso hoy hemos empezado a darnos cuenta de la importancia de proteger tales prerrogativas inherentes a los seres humanos en la mar, pero reconoce ella que todavía estamos lejos de protegerlos efectivamente, máxime si tomamos en cuenta que la Alta Mar cubre más de dos tercios de nuestro espacio oceánico o sea casi el cincuenta por ciento de la superficie del planeta y esto es muy delicado pues el hecho de que la Alta Mar quede fuera de la jurisdicción de cualquier estado significa que las actividades ilegales prosperan en las aguas internacionales, tales como la trata de personas, el tráfico ilícito de migrantes y el abuso de los pescadores, además del comercio ilegal de armas, de drogas, de elementos nucleares, el vertido de desechos tóxicos y la pesca ilegal así pues si ningún Estado tiene una jurisdicción efectiva ¿qué se hace? La propia Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar nos da la respuesta al decir que se aplicará la correspondiente al del pabellón del buque pero como podemos ver aún así no hay una debida protección a dichos Derechos Humanos entonces ¿se garantiza completamente la seguridad del buque y de la vida humana en la mar? Tal vez valga la pena que ésta Convención se modernice y se tenga un Capítulo específico que hable sobre los Derechos Humanos en la mar, a reserva de su mejor opinión, cuanto más si debe revestirse la importancia de concienciar sobre la importancia de salvaguardar tales derechos en la mar.

### **13.3.1.- Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS).**

Se le conoce como “SOLAS” en el ámbito internacional por ser el acrónimo anglicista de “*Safety of Life at Sea*” y sin duda alguna es el más importante de todos los Tratados Internacionales sobre la seguridad de los buques.

Como ya lo habíamos visto, la primera versión fue aprobada en 1914 en respuesta al hundimiento del *Titanic*, la segunda en 1929, la tercera en 1948, la cuarta en 1960 y la quinta en 1974, versión que es la que actualmente se encuentra en vigor e incluye el procedimiento de aceptación tácita, que establece que una enmienda entrará en vigor en una fecha determinada a menos que, antes de esa fecha, las objeciones a la enmienda se reciban de un número convenido de partes.

Éste Convenio SOLAS fue adoptado el 1º de Noviembre de 1974 (me refiero a la mencionada quinta versión) por la Conferencia Internacional Sobre Seguridad de la Vida Humana en el Mar, convocada por la OMI y entró en vigor el 25 de Mayo de 1980 y desde entonces se ha enmendado dos veces por medio de protocolos:

- El protocolo adoptado el 17 de Febrero de 1978 por la Conferencia Internacional Sobre Seguridad de los Buques Tanque y Prevención de la

Contaminación (protocolo de 1978 relativo al SOLAS), el cual entró en vigor el 1º de Mayo de 1981.

- El protocolo adoptado el 11 de Noviembre de 1988 por la Conferencia Internacional Sobre el Sistema Armonizado de Reconocimientos y Certificación (protocolo de 1988 relativo al SOLAS), que entró en vigor el 03 de Febrero de 2000 y reemplazó y dejó sin efecto el protocolo de 1978, entre las partes en el protocolo de 1988.

El objetivo principal del Convenio SOLAS es especificar normas de construcción, equipamiento y explotación de buques para garantizar su seguridad y la de las personas embarcadas, en consecuencia, los Estados de abanderamiento que lo hayan adoptado son responsables de garantizar que los buques bajo su pabellón cumplan con sus prescripciones, mediante los oportunos reconocimientos y emisión de los certificados establecidos en el Convenio como prueba de dicho cumplimiento.

Las disposiciones de control permiten también a los Gobiernos Contratantes inspeccionar los buques de otros Estados contratantes si hay motivos fundados para creer que el buque y su equipo no cumplen sustancialmente con los requisitos de la Convención. Este procedimiento se conoce con el nombre de Estado Rector del Puerto.

El convenio SOLAS incluye artículos que establecen las obligaciones generales, el procedimiento de enmienda y un anexo estructurado en 12 Capítulos.

**Capítulo I – Disposiciones Generales:** Incluye normas relativas al ámbito de aplicación, a la inspección y reconocimientos del buque, de los dispositivos de salvamento y otros equipos, así como de la expedición y refrendo de certificados que señalan que el buque cumple con los requisitos del Convenio SOLAS.

**Capítulo II-1 Construcción – Estructura, compartimiento y estabilidad, instalaciones de maquinas e instalaciones eléctricas:** Es un capítulo bastante amplio que comprende cinco partes:

- ✓ Parte A: Incluye prescripciones sobre aspectos estructurales, mecánicos y eléctricos aplicables a los buques y también relativas a la protección contra la corrosión de los tanques de lastre de agua de mar.
- ✓ Parte B: Incluye instrucciones especiales relativas al compartimiento y estabilidad tanto de los buques de pasaje como aquellos de transbordo rodado y otras prescripciones sobre varios temas como el lastrado, dobles fondos, construcción de mamparos y puertas estancas, medios de bombeo de agua de sentina y lucha contra averías entre otros.
- ✓ Parte C: Incluye prescripciones sobre las máquinas y sus sistema de mando, aparatos de gobierno, calderas de vapor, sistemas de aire

comprimido, ventilación en los espacios de máquinas, comunicaciones puente-máquinas y sistemas de alarmas para las máquinas.

- ✓ Parte D: Instrucciones sobre las fuentes de energía eléctrica principal y de emergencia, sistema de alumbrado y precauciones sobre descargas eléctricas, incendios de origen eléctrico y otros riesgos de otro tipo.
- ✓ Parte E: Prescripciones complementarias relativas a espacios de máquinas sin dotación permanente.

### **Capítulo II-2 – Construcción-prevención, detección y extinción de incendios:**

Incluye disposiciones detalladas de seguridad contra incendios en todos los buques y medidas específicas para los buques de pasaje, buques de carga y petroleros, siguiendo los principios de la división del buque en zonas principales y verticales por límites térmicos y estructurales, la separación entre los alojamientos y el resto de la nave por los límites térmicos y estructurales, el uso restringido de materiales combustibles, detección de cualquier incendio en la zona de origen, contención y extinción de cualquier incendio en el espacio de origen, la protección de los medios de evacuación o de acceso para la lucha contra incendios; disponibilidad de extintores de incendios, la reducción al mínimo de la posibilidad de ignición de vapores inflamables de carga.

**Capítulo III – Dispositivos y medios de salvamento:** Aquí nos habla de los requisitos para los dispositivos de salvamento y medios, incluidos los requisitos de botes salvavidas, botes de rescate y chalecos salvavidas según el tipo de buque. El código internacional de dispositivos de salvamento (conocido a nivel internacional como “*LSA Code*”) otorga determinados requisitos técnicos de cumplimiento obligatorio.

**Capítulo IV – Radiocomunicaciones:** Este capítulo contiene las prescripciones funcionales relativas a la transmisión y recepción de las alertas de socorro buque-tierra como buque-buque y otras, además los compromisos adquiridos con los gobiernos contratantes con relación a la provisión de los servicios de radiocomunicaciones y las instrucciones relacionadas con las instalaciones radioeléctricas, equipos radioeléctricos, zonas marítimas A1, A2, y A3, servicios de escucha y personal de radiocomunicaciones.

**Capítulo V – Seguridad de la Navegación:** Aquí se especifican las prescripciones de los servicios relacionados con la seguridad de la navegación tales como, servicios y avisos meteorológicos, de vigilancia de hielos, de búsqueda y rescate, servicios hidrográficos, de notificación de buques y servicio de tráfico marítimo e incluye además otras informaciones relativas al establecimiento y funcionamiento de las ayudas a la navegación, así como las prescripciones relativas a los sistemas y aparatos náuticos que se han de llevar a bordo, empleo de los sistemas de control de rumbo o de la derrota, sobre el funcionamiento de los aparatos de gobierno, mensajes de socorro, señales de salvamento y código internacional de señales, sobre éste último merece la pena que lo analicemos en conjunto ya que

se utiliza por los barcos para comunicar mensajes acerca del estado del buque o las intenciones del capitán cuando se tenga obstáculos en el idioma, las señales pueden ser banderas de señales, código morse, semáforos o radio.

Cabe indicar que la autoridad que los regula y observa su adecuado cumplimiento es la OMI, el primer Código Internacional de Señales fue en 1855 por la Agencia de Comercio Británica, publicada en 1857 en dos partes: La primera conteniendo señales internacionales y la segunda señales británicas exclusivamente, utilizándose dieciocho banderas para combinar más de setenta mil mensajes diferentes; luego se revisó en 1887 para modificarse en la Conferencia Internacional de Washington en 1889.

En 1947 se determinó que el Código Internacional debía estar bajo la jurisdicción de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental (IMCO), es así que en 1959 la primera asamblea de la IMCO decidió que tales funciones serían asumidas por el "*Standing Committee of the International Code of Signals*" (Comité Permanente del Código Internacional de Señales) para 1961 se agregaron listados en ruso y griego.

Nuevamente el referido Código se revisó en 1964 tomando en cuenta recomendaciones de la Convención SOLAS de 1960 y la Conferencia de Ginebra de 1959, la versión se adoptó oficialmente en 1965.

Cada señal del sistema tiene un significado completo: Es decir, el receptor no requiere recibir dos o más señal para completar un mensaje y tiene como objeto resolver las situaciones relacionadas con la seguridad de la navegación y de las personas. Se puede utilizar por todos los medios de comunicación, incluso radiotelegrafía y radiotelefonía.

Cada letra o grupo de letras, representadas por banderas, tiene un significado específico, consta de veintiséis banderas alfabéticas, diez gallardetes numéricos, tres gallardetes repetidores y un gallardete característico.

Algunos mensajes también pueden transmitirse por medio de señales luminosas o por radiotelefonía.

A parte de representar las letras del abecedario y números del 1 al 9, cada bandera tiene su significado concreto que no sólo depende de los colores sino que también depende de la forma, estas banderas se utilizan para transmitir mensajes entre barcos o entre barcos y tierra, como se ejemplifica con la siguiente imagen, independientemente de que estudiaremos el significado de cada una de ellas más adelante:

## JUEGO DE BANDERAS DEL CODIGO INTERNACIONAL DE SEÑALES



Hay tres tipos de formas de banderas:

- a) **Cuadra:** Cuando la bandera es rectangular.
- b) **Corneta:** Cuando la bandera termina con dos puntas.
- c) **Gallardete:** Cuando la bandera es triangular.

Cuando un barco necesita transmitir un mensaje consistente en una o varias palabras, o números, iza en el mástil delantero las banderas que representan las letras y números del mensaje, alineadas de arriba hacia abajo y si el mensaje es más largo, se repetirá la operación con nuevas banderas.

También se utilizan las banderas individualmente o en combinaciones de dos, con un significado determinado según un código internacionalmente vigente. El uso de las banderas ha disminuido mucho al popularizarse la radio, que es mucho más ágil y cómodo para comunicarse, ahora bien hay normas generales a tomar en cuenta:



- 1.- Como regla general no deberá largarse más que una izada cada vez y se mantendrá largada hasta que la estación receptora las haya contestado.

2.- Cuando una izada conste de varios grupos, se intercalarán entre cada dos de ellos una driza separadora.

3.- La estación transmisora izará siempre la señal por donde pueda ser más fácilmente vista por la estación receptora, esto es, en el lugar donde las banderas ondeen francas y libres del humo.

El Código Internacional de Señales es:








Letra(s)	Bandera	Fonía	Morse	Significado
A		<b>ALFA</b> (álfa)	· -	Tengo un buzo sumergido. Manténgase alejado de mí y a poca velocidad.
B		<b>BRAVO</b> (brávo)	- · · ·	Estoy cargando, descargando o transportando mercancías peligrosas.
C		<b>CHARLIE</b> (chárli)	- · - ·	Afirmación "SI", o "El significado de los grupos debe interpretarse en sentido afirmativo".
D		<b>DELTA</b> (délta)	- · ·	Manténgase alejado de mí, estoy maniobrando con dificultad.
E		<b>ECHO</b> (éco)	·	Caigo a estribor.
F		<b>FOXTROT</b> (fóxtrot)	· · - ·	Tengo avería, póngase en comunicación conmigo.
G		<b>GOLF</b> (golf)	- - ·	Necesito práctico. (Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy cobrando las redes").
H		<b>HOTEL</b> (jotél)	· · · ·	Tengo práctico a bordo.

I		<b>INDIA</b> (índia)	..	Caigo a babor.
J		<b>JULIETT</b> (yúliet)	· - - -	Tengo incendio y llevo a bordo mercancías peligrosas, manténgase bien alejado de mí.
K		<b>KILO</b> (quílo)	- · -	"Deseo comunicar con usted", o "invitación para transmitir". Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transportan personas o tripulaciones en peligro significa "Este es el mejor lugar para desembarcar".
L		<b>LIMA</b> (líma)	· - - ·	Pare su buque inmediatamente.
M		<b>MIKE</b> (máik)	--	Mi buque está parado y sin arrancada.
N		<b>NOVEMBER</b> (novémber)	- ·	Negativo "NO", o "El significado del grupo anterior debe ser interpretado en sentido negativo". Esta señal se hará solamente por señales visuales o acústicas. La señal será "NO" cuando se transmita a voz o por radio.
O		<b>OSCAR</b> (óscar)	---	¡ Hombre al agua !
P		<b>PAPA</b> (papá)	· - - ·	En puerto. Todo el personal debe regresar a bordo por tener el buque que hacerse a la mar. En la mar. Puede ser usada por barcos pesqueros para significar : "mis redes se han







				enganchado en una obstrucción".
Q		<b>QUEBEC</b> (quebék)	- - - -	Mi buque está "sano" y pido libre plática.
R		<b>ROMEO</b> (rómeo)	. . .	"Recibido" o "He recibido su última señal"
S		<b>SIERRA</b> (siérra)	. . .	Estoy dando atrás. Esta señal hecha para guiar embarcaciones menores que transportan personas o tripulantes en peligro significa "Extremadamente peligroso desembarcar aquí"
T		<b>TANGO</b> (tángo)	-	Manténgase alejado de mí. Estoy pescando al arrastre en pareja.
U		<b>UNIFORM</b> (íuniform)	. . -	Se dirige usted hacia un peligro.
V		<b>VICTOR</b> (víctor)	. . . -	Necesito auxilio.
W		<b>WHISKEY</b> (uísqui)	. - -	Necesito asistencia médica.
X		<b>X-RAY</b> (éks-rey)	- . . -	Suspenda usted lo que está haciendo y preste atención a mis señales.
Y		<b>YANKEE</b> (iánqui)	- . . -	Estoy garreando.
Z		<b>ZULU</b> (zulú)	- . . .	Necesito remolcador. Cuando se hace por barcos pesqueros trabajando próximos en los bancos de pesca, significa: "Estoy largando redes"





0		<b>NADAZERO</b> (nadasero)	-----	
1		<b>UNAONE</b> (unauan)	.-----	
2		<b>BISSOTWO</b> (bisotu)	..-----	
3		<b>TERRATHREE</b> (terratri)	....---	
4		<b>KARTEFOUR</b> (cartefor)	.....-	
5		<b>PANTAFIVE</b> (pantafaif)	.....	
6		<b>SOXISIX</b> (sosisics)	-.....	
7		<b>SETTESEVEN</b> (seteseven)	-----.	
8		<b>OKTOEIGHT</b> (oktoeit)	-----.	
9		<b>NOVENINE</b> (novenain)	-----.	
1 <sup>er</sup> repetidor				
2 <sup>o</sup> repetidor				
3 <sup>er</sup> repetidor				
<b>Gallardete característico</b>				Se usa como separador decimal.
<b>AE</b>		<b>ALFA ECHO</b> (álfa éco)	.. .	Tengo que abandonar mi buque.

AL		<b>ALFA LIMA</b> (álfa líma)	· - · - · ·	Tengo médico a bordo.
AN		<b>ALFA NOVEMBER</b> (álfa novémbler)	· - - ·	Necesito médico.
BF		<b>BRAVO FOXTROT</b> (brávo fóxtrot)	- · · · · · - ·	Aeronave hizo amaraje forzoso en situación indicada y necesita auxilio inmediato.
BR		<b>BRAVO ROMEO</b> (brávo rómeo)	- · · · · - ·	Necesito helicóptero.
CB		<b>CHARLIE BRAVO</b> (chárli brávo)	- · - · - ·	Necesito auxilio inmediato.
CB6		<b>CHARLIE BRAVO SOXISIX</b> (chárli brávo sosisics)	- · - · - · - · · · ·	Necesito auxilio inmediato. Tengo incendio abordado.
CP1		<b>CHARLIE PAPA</b> (chárli papá)	- · - · · - - ·	Me dirijo en su auxilio.

CP1		<b>CHARLIE PAPA UNAONE</b> (chárli papá unauan)	- . . . . . . . . . . . .	Aeronave SAR va en su auxilio.
CS		<b>CHARLIE SIERRA</b> (chárli siérra)	- . . . . . . .	¿Cual es el nombre o numeral de su buque?
CZ		<b>CHARLIE ZULU</b> (chárli zulú)	- . . . - . . .	Maniobre para dar socaire al bote o balsa.
DX		<b>DELTA X-RAY</b> (délta éks-rey)	- . . . - . . . .	Me hundo.
DW		<b>DELTA WHISKEY</b> (délta uísqui)	- . . . . . . .	Buque... va a la deriva en lat.... long... aproximadamente
ED		<b>ECHO DELTA</b> (éco délta)	. - . . .	Sus señales de peligro han sido interpretadas.
EL		<b>ECHO LIMA</b> (éco líma)	. . . . .	Repita la situación del lugar de peligro.

FA		<b>FOXTROT ALFA</b> (fóxtrot álfa)	· · · · · -	¿Puede darme mi situación?
HW		<b>HOTEL WHISKEY</b> (jótel uísqui)	· · · · · - -	He tenido un abordaje con embarcación de superficie.
GW		<b>GOLF WHISKEY</b> (golf uísqui)	- - · · - -	Hombre al agua. Ruego tome todas las medidas necesarias para recogerlo (si es necesario se indicará la situación).
IR		<b>INDIA ROMEO</b> (índia rómeo)	· · · - ·	Estoy efectuando investigaciones submarinas (trabajos submarinos) Manténgase alejado de mi y vaya despacio. Tengo buzo sumergido, manténgase bien alejado de mi y a poca velocidad. (Esta señal no exime del cumplimiento de la Regla 27 del Reglamento Internacional para prevenir Abordajes).
IT		<b>INDIA TANGO</b> (índia tángo)	· · -	Tengo incendio a bordo.
JB		<b>JULIETT BRAVO</b> (yúliet brávo)	· - - - - · · ·	Hay peligro de explosión.

<b>JF</b>		<b>JULIETT FOXTROT</b> (yúliet fóxtrot)	· - - - · · · ·	He (o buque indicado ha) encallado en lat... long...
<b>JM</b>		<b>JULIETT MIKE</b> (yúliet máik)	· - - - --	Corre riesgo de encallar con marea baja.
<b>JW</b>		<b>JULIETT WHISKEY</b> (yúliet uísqui)	· - - - · - -	Tengo vía de agua.
<b>NA</b>		<b>NOVEMBER ALFA</b> (novémber álfa)	- · · -	Está prohibida la navegación.
<b>NC</b>		<b>NOVEMBER CHARLIE</b> (novémber chárli)	- · - · · ·	Estoy en peligro y necesito auxilio inmediato.
<b>PD</b>		<b>PAPA DELTA</b> (papá délta)	· - - · - · ·	Su luz (luzes) de navegación no es (son) visible (s).
<b>PM</b>		<b>PAPA MIKE</b> (papá máik)	· - - · --	Siga mis aguas (o las del buque indicado)

<b>SM</b>		<b>SIERRA MIKE</b> (sierra máik)	... --	Estoy efectuando pruebas de velocidad.
<b>Separador decimal</b>		<b>DECIMAL</b> (decimal)		
<b>Punto final</b>		<b>STOP</b> (estóp)		
<b>Situación por demora y distancia</b>		<b>ALFA</b>  <i>3 cifras de la demora</i>  <i>nombre del punto</i>  <b>ROMEO</b>  <i>1 o más cifras con la distancia en millas</i>		Permite indicar una situación por medio de la demora verdadera y distancia a un punto.
<b>Situación por latitud y longitud</b>		<b>LIMA</b>  <i>4 cifras de la latitud</i>  <b>NOVEMBER</b> (Norte) / <b>SIERRA</b> (Sur)  <b>GOLF</b>  <i>5 cifras de la longitud</i>  <b>ECHO</b> (Este) / <b>WISHKEY</b> (Oeste)		Permite indicar una situación por medio de latitud y longitud.

Cabe señalar, que hay otros tipos de banderas, que indican, señalan o nos ayudan a prevenir de manera visual a la población de alguna circunstancia como:



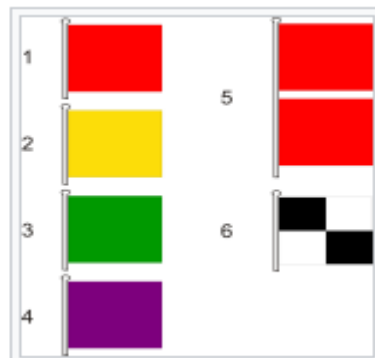
Señal de aviso de huracán.



Señal de aviso de galerna.

El estado de la mar para los bañistas es señalizado por banderas de señales:

1. **Roja.** Peligro alto. Prohibido el baño.
2. **Amarilla.** Peligro medio. Precaución debido a marejada, fuerte viento o corrientes.
3. **Verde.** Peligro bajo. Condiciones de mar y climáticas buenas.
4. **Púrpura.** Aviso de vida marina peligrosa para el baño.
5. **Roja sobre roja.** Clausurada. Prohibido el uso público.
6. **Cuadros negros y blancos.** Zona para la práctica del sorfeo.



También se tienen las Señales a través de banderas en las regatas de vela bajo el Reglamento de Regatas a Vela.

**BANDERAS DE SEÑALES PARA REGATAS DE COMPETICION**

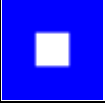
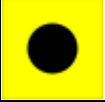

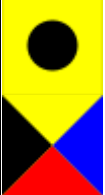



Bandera	de		Significado
	AP		Aplazamiento.
	AP 1		Aplazamiento de 1 hora.
	AP 2		Aplazamiento de 2 horas.
	AP 3		Aplazamiento de 3 horas.
	AP A		Todas las pruebas quedan anuladas por hoy.
	AP H		Todas las pruebas quedan anuladas. Más señales en tierra.



**Señales de preparación:**

--	--	--	--





	P			Preparación.
	I			La regla 30.1 entra en aplicación.
	Z			La regla 30.2 entra en aplicación.
	I Z			Ambas reglas 30.1 y 30.2 entran en aplicación.
				La regla 30.3 entra en aplicación.



#### Señales de llamada:



	X			Llamada individual.
	1st Sub			Llamada general. Se volverá a dar señal de atención 1 minuto después de arriarse.

#### Señales de cambio de recorrido:

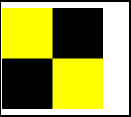


	S			Recorrido acortado.
	C			Cambio de baliza. Se ha cambiado la posición de la siguiente baliza o línea de llegada.

#### Señales de anulación:

	N			Todas las pruebas empezadas quedan anuladas. Regresar a la salida.
	N A			Todas las pruebas empezadas quedan anuladas. No hay más pruebas hoy.

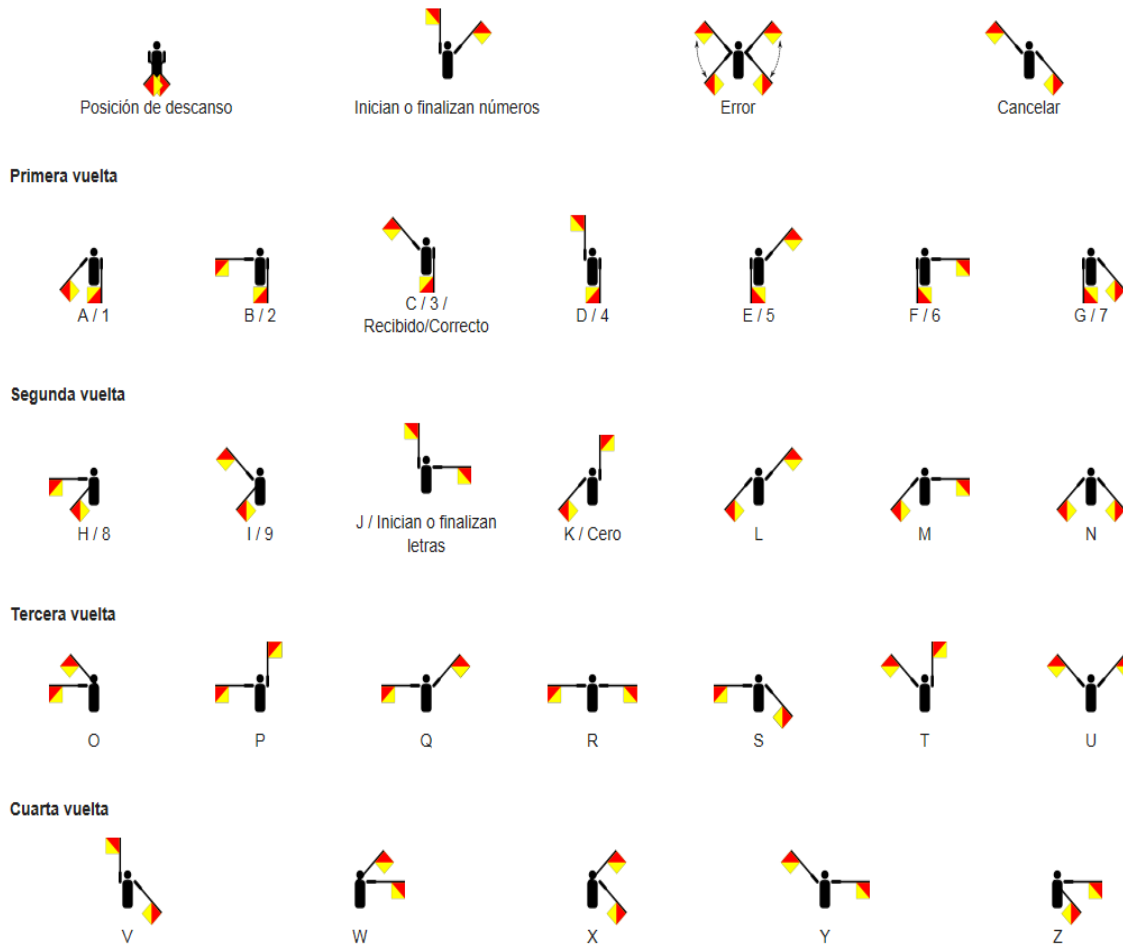
				
	N H			Todas las pruebas empezadas quedan anuladas. Más información en tierra.

**Otras señales:**

	L			Cuando se iza en tierra: se ha publicado un aviso a los participantes. Cuando se iza en la mar: Acérquense al alcance de mi voz ó síganme.
	M			El objeto que muestra esta señal reemplaza a una baliza perdida.
	Y			Chaleco salvavidas obligatorio.

Y por último existe también un código internacional para deletrear mensajes conocido como **Mensajes con señales semáforo**, basado en dos banderas sostenidas en las manos en distintas posiciones con respecto al cuerpo, el **alfabeto semáforo** es un sistema de comunicación en el que se utiliza la posición de los brazos para representar cada letra del alfabeto, es un sistema para usar de día, ya que se utilizan banderas para identificar claramente la posición de los brazos (para comunicación nocturna es preferible emplear antorchas en vez de banderines o utilizar el código morse con una linterna u otra fuente de luz).

Una de las formas más sencillas de aprender el alfabeto semáforo es dividirlo en cuatro secciones (o “vueltas”, en el entendido de que recuerdan las vueltas de las manecillas del reloj). A continuación, el alfabeto semáforo se presenta tal como lo ve el sujeto que recibe el mensaje, diferenciando cada “vuelta”:



**Capítulo VI – Transporte de Cargas:** En el presente se rige el transporte de cargas (excepto líquidos y gases a granel y los aspectos del transporte ya tratados en otros capítulos) que, debido a los riesgos particulares que entrañan para los buques y las personas a bordo, puedan requerir precauciones especiales en todos los buques a los que se aplica el convenio.

Las regulaciones incluyen disposiciones especiales para el embarque, desembarque y estiba de cargas a granel que no sean granos y también una parte con las prescripciones para los buques de carga que transportan grano. El Capítulo obliga a los buques de carga que transporten grano a cumplir con el Código Internacional de Cargas Sólidas a Granel.

**Capítulo VII – El transporte de mercancías peligrosas:** Las regulaciones están contenidas en cuatro partes:

- ✓ Parte A: Disposiciones relativas al transporte de mercancías peligrosas en bultos o en formas sólidas a granel que incluyen la clasificación, el embalaje/envase y marcado, etiquetado y rotulación entre otras cosas.

- ✓ Parte B: Construcción y equipamiento de buques que transporten productos químicos líquidos peligrosos a granel.
- ✓ Parte C: Incluye las disposiciones relativas a la construcción y equipamiento de buques que transporten gases licuados a granel.
- ✓ Parte D: Incluye prescripciones especiales para el transporte de combustible nuclear irradiado, plutonio y desechos radiactivos de alta actividad en bultos a bordo de los buques.

Este capítulo requiere al transporte de mercancías peligrosas el cumplimiento de las disposiciones pertinentes del Código Marítimo Internacional de Mercancías Peligrosas.

**Capítulo VIII – Los Buques Nucleares:** Aquí se especifican las disposiciones para los buques nucleares, el ámbito de aplicación de las mismas, las exenciones, lo relativo a la aprobación de la instalación del reactor, la protección contra las radiaciones y todo lo referente a los reconocimientos y certificaciones.

**Capítulo IX – Gestión de la seguridad operacional de los buques:** Este capítulo contiene las prescripciones relativas a la gestión de la seguridad, obligando tanto a las compañías que explotan comercialmente a los buques, como a los propios buques al cumplimiento del Código Internacional de Gestión de la Seguridad (IGS).

**Capítulo X – Medidas de seguridad aplicables a las naves de gran velocidad:** Aquí se incluyen disposiciones aplicables a los buques de alta velocidad y hace de obligatorio cumplimiento el Código Internacional de Seguridad para Naves de Gran Velocidad (Código NGV).

**Capítulo XI-1 – Medidas especiales para incrementar la seguridad marítima:** El capítulo aclara los requisitos relativos a la autorización de las organizaciones reconocidas y las prescripciones relativas a los reconocimientos mejorados, al número de identificación del buque, a la supervisión de las disposiciones operacionales por el estado rector del puerto y todo lo conducente para la expedición por parte de la administración del registro sinóptico continuo.

**Capítulo XI-2 – Medidas especiales para incrementar la protección marítima:** Este Capítulo hace referencia al Código Internacional para la Protección de los Buques y de las Instalaciones Portuarias (Código PBIP) y exige que los buques, las compañías y las instalaciones portuarias cumplan las prescripciones pertinentes de la parte A de ese mismo Código.

**Capítulo XII – Medidas de seguridad adicionales aplicables a los graneleros:** Este capítulo incluye el ámbito de aplicación y el plan de implementación de estas medidas, prescripciones sobre la estabilidad con averías en este tipo de buques, los procedimientos de reconocimiento y mantenimiento y otros aspectos como, la

declaración de la densidad de la carga a granel, alarmas para detectar la entrada de agua a las bodegas y la disponibilidad de los sistemas de bombeo.

Ya para terminar con éste tema tan interesante, cabe señalar que en el Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS) vienen diversos formatos de Certificados de Seguridad de las embarcaciones que son aplicables a nivel internacional para garantizar la seguridad no sólo de dichos navíos sino también de la vida humana en la mar, como primer bien jurídico tutelado.

De entre éstos Certificados, podemos mencionar a los siguientes:

- Certificado de seguridad para buque de pasaje.
- Certificado de seguridad de construcción para buques de carga.
- Certificado de seguridad del equipo para buques de carga.
- Certificado de seguridad radiotelegráfica para buques de carga.
- Certificado de seguridad radiotelefónica para buques de carga.
- Certificado de seguridad para buques nucleares de pasaje.

### **13.3.2.- Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.**

Conocido como el Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo de 1989, vino a sustituir al Convenio Sobre Salvamento adoptado en Bruselas, Bélgica en 1910 que incorporaba el principio “no se paga si no se salva”, es decir, aquí al salvador sólo se le pagaban sus servicios si la operación de salvamento tenía éxito, lo cual al día de hoy nos parecería injusto pero fíjense que funcionó bastante bien en la mayoría de los casos pero no se tuvo en cuenta la contaminación entonces el salvador que impedía que se produjera un suceso importante de contaminación como lo es por ejemplo el alejar un buque tanque dañado de una zona ecológicamente sensible pero que no conseguía salvar el buque o la carga no percibía remuneración alguna, por ello no existían incentivos para que el salvador emprendiese operaciones que tenían pocas posibilidades de éxito, así en éste Convenio de 1989 se intenta poner remedio a ésta situación al ofrecer al salvador una recompensa mayor en la que se tienen en cuenta la pericia y los esfuerzos de éste para impedir o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.

Pero antes de seguir analizando el presente Convenio, conozcamos algunas definiciones importantes, contenidas en su artículo 1º:

**a) Operación de salvamento:** Todo acto o actividad emprendido para auxiliar o asistir a un buque o para salvaguardar cualesquiera otros bienes que se encuentren en peligro en aguas navegables o en cualesquiera otras aguas (es la

misma definición que nos da el artículo 161 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, como ya lo vimos).

**b) Buque:** Toda nave o embarcación, o toda estructura apta la navegación.

**c) Bienes:** Cualesquiera bienes no fijados de manera permanente e intencional a la costa; el término incluye el flete sujeto a riesgo.

**d) Daños al medio ambiente:** Daños materiales que afecten considerablemente a la salud del ser humano a la flora o la fauna marinas o a los recursos marinos que se encuentren en aguas costeras o interiores o en las aguas adyacentes a éstas, ocasionados por contaminación, impurificación, incendio, explosión u otros sucesos graves de análoga importancia.

**e) Pago:** Toda recompensa, remuneración o compensación pagaderas en virtud del presente Convenio. Sobre éste respecto quiero comentar que en éste Convenio de 1989 se introduce una “compensación especial” pagadera a los salvadores que no hayan obtenido una recompensa por el procedimiento normal, es decir salvando al buque y a la carga.

Esta compensación es equivalente a los gastos del salvador y puede incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento de dichos gastos en los casos en que se eviten o reduzcan al mínimo los daños al medio ambiente gracias a los esfuerzos del salvador, entendiéndose que los gastos del salvador se definen como *“gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento”*.<sup>225</sup>

El Tribunal o Árbitro que se encargue de evaluar la recompensa podrá incrementar la cuantía de esa compensación especial hasta un máximo del cien por ciento de los gastos efectuados por el salvador, si lo considera equitativo y justo, pero si por el contrario, el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de la compensación especial.

El pago de la recompensa se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores.

El ámbito de aplicación del presente Convenio será siempre que en un Estado Parte se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a las cuestiones objeto del Convenio, resaltando que **NO** será aplicable a las plataformas fijas o flotantes ni a las unidades móviles de perforación mar adentro cuando tales plataformas o unidades estén en estación y realizando operaciones de

---

<sup>225</sup> Convenio Internacional Sobre Salvamento Marítimo.

exploración, explotación o producción de recursos minerales en los fondos marinos  
NI a los buques de guerra.

De lo más relevante que podemos mencionar de éste Tratado Internacional es que **SIEMPRE** existirá la obligación de prestar auxilio en la mar y para ello de primera mano todo capitán tiene el deber de prestar auxilio a cualquier persona que se halle en peligro de desaparecer en la mar, siempre y cuando ello no entrañe grave peligro para su buque y para las personas que se encuentren a bordo, pero por otro lado podemos mencionar que el propietario del buque **NO** incurrirá en responsabilidad en caso de incumplimiento por el capitán del deber que le corresponde.

Así mismo, los Estados Parte adoptarán las medidas necesarias para dar efectividad al deber en comento, tal y como sucede con nuestra Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Por cuanto a las reglas de la cooperación todo Estado Parte al dictar o adoptar las decisiones acerca de cuestiones relacionadas con operaciones de salvamento, tales como la admisión en puerto de buques necesitados de socorro o la prestación de servicios a los salvadores, tendrá en cuenta la necesidad de que exista cooperación entre los salvadores, las otras partes interesadas y las autoridades públicas con el fin de asegurar la ejecución eficaz y satisfactoria de las operaciones de salvamento encaminadas a salvar vidas humanas o bienes en peligro, así como a evitar daños al medio ambiente en general.

Siempre en una operación de salvamento se tiene derecho a una recompensa, pero se deben de cumplir las siguientes condiciones, contenidas en el artículo 11 del presente Convenio:

- Las operaciones de salvamento que hayan producido un resultado útil darán derecho a recompensa.
- Salvo que se disponga otra cosa, no nace obligación de pago alguno en virtud del presente Convenio si las operaciones de salvamento no han producido un resultado útil.
- Las disposiciones del presente Convenio serán aplicables aun cuando el buque salvado y el buque que emprenda las operaciones de salvamento pertenezcan al mismo propietario.

Otra cuestión que quiero checar con Ustedes son los **CRITERIOS PARA DETERMINAR LA RECOMPENSA**, mismos que vienen recogidos en el artículo 13 de éste Convenio, a saber:

1.- La recompensa se determinará con miras a alentar las operaciones de salvamento, teniendo en cuenta los siguientes criterios SIN atender al orden en que aparecen enumerados:

- a) El valor del buque y otros bienes salvados.
- b) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente.
- c) La medida del éxito logrado por el salvador.
- d) La naturaleza y el grado del peligro.
- e) La pericia y los esfuerzos desplegados por los salvadores para salvar el buque, otros bienes o vidas humanas.
- f) El tiempo empleado, los gastos efectuados y las pérdidas sufridas por los salvadores.
- g) El riesgo de incurrir en responsabilidad y demás riesgos que hayan corrido los salvadores o su equipo.
- h) La prontitud con que se hayan prestado los servicios.
- i) La disponibilidad y la utilización de buques o de otro equipo destinados a operaciones de salvamento.
- j) El grado de preparación y la eficacia del equipo del salvador, así como el valor del mismo.

2.- El pago de una recompensa se efectuará por todos los intereses vinculados al buque y a los demás bienes salvados en proporción a sus respectivos valores, no obstante, un Estado Parte podrá estipular en sus Legislación Nacional, que el pago de una recompensa ha de ser efectuado por uno de esos intereses, a reserva del derecho de ese interés a repetir contra los otros intereses por sus respectivas partes.

Nada de lo dispuesto en éste Convenio irá en perjuicio del derecho a oponer excepciones.

3.- La recompensa, excluidos los intereses y las costas judiciales exigibles en virtud del fallo, no excederá del valor del buque y demás bienes salvados.

Ahora por cuanto hace a la **COMPENSACIÓN ESPECIAL**, podemos comentar que ésta se define, de conformidad con el artículo 14 de éste Tratado Internacional materia de nuestro estudio *“cuando el salvador haya efectuado operaciones de salvamento en relación con un buque que directamente o por la naturaleza de su*



*carga constituía una amenaza de daños al medio ambiente y no haya logrado obtener, en virtud de lo dispuesto en el artículo 13, una recompensa al menos equivalente a la compensación especial calculable de conformidad con el presente artículo, tendrá derecho a recibir del propietario de ese buque una compensación especial que sea equivalente a sus gastos, tal como estos se definen en el presente artículo”.*<sup>226</sup>

Las condicionantes que se deben de actualizar para tener derecho a ésta compensación especial, son las siguientes:

- Cuando el salvador haya logrado mediante sus operaciones de salvamento evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, la compensación especial pagadera por el propietario al salvador podrá incrementarse hasta un máximo del treinta por ciento de los gastos efectuados por el salvador, no obstante, el Tribunal, si lo considera equitativo y justo y teniendo presente los criterios pertinentes establecidos en el párrafo 1 del artículo 13, podrá aumentar aún más esa compensación especial, sin que en ningún caso el aumento total sea superior al cien por ciento de los gastos efectuados por el salvador.
- Por gastos del salvador se entenderá los gastos personales que razonablemente haya tenido el salvador en la operación de salvamento y una cantidad equitativa correspondiente al equipo y al personal que efectiva y razonablemente se hayan empleado en la operación de salvamento.
- La compensación especial total calculada en virtud del presente artículo se pagará solamente en el caso de que ésta exceda de cualquier recompensa que el salvador pueda exigir y en la medida de ese exceso.
- Si el salvador ha sido negligente y por ello no ha logrado evitar o reducir al mínimo los daños al medio ambiente, se le podrá privar total o parcialmente de cualquier compensación especial debida.
- Nada de lo dispuesto en el presente artículo irá en perjuicio del derecho de repetición que pueda amparar al propietario del buque.

Como nota importante, quiero comentarles que las personas salvadas **NO** están obligadas al pago de ninguna remuneración, pero **OJO** nada de lo dispuesto con antelación afectará a las disposiciones de las Leyes Nacionales sobre esta materia, en consecuencia, el salvador de vidas humanas que haya participado en los servicios prestados con ocasión del accidente que haya dado lugar al salvamento tendrá derecho a una parte equitativa del pago adjudicado al salvador por salvar el buque u otros bienes o por haber evitado o reducido al mínimo los daños al medio ambiente.

---

<sup>226</sup> Idem.

### **13.3.3.- Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros (Convenio SFV).**

Se denomina así porque nació de una Conferencia que se llevó a cabo en el año de 1977 en Torremolinos, España, siendo éste Convenio el primero de índole internacional sobre la seguridad de los buques pesqueros, siendo motivo de preocupación de la OMI desde su creación, pero las grandes diferencias existentes en el proyecto y operación de los buques pesqueros y otros tipos de buques siempre había constituido un gran obstáculo para poder incluirlos en el Convenio SOLAS y en el Convenio de líneas de carga.

En la década de los ochentas resultó evidente que el Convenio de Torremolinos de 1977 difícilmente entraría en vigor, debido principalmente a razones técnicas, y la OMI decidió reemplazarlo con un nuevo texto en forma de protocolo, por tanto, el Protocolo de Torremolinos de 1993, adoptado en Abril de 1993, actualiza, enmienda e integra el Convenio original, además de tener en cuenta la evolución tecnológica de los últimos años y la necesidad de adoptar un enfoque pragmático con miras a alentar a la ratificación del instrumento y para el 2012 se aprobó un nuevo acuerdo, denominado Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio internacional de Torremolinos para la seguridad de los buques pesqueros.

Al ratificar el acuerdo, los Estados Partes adoptan las enmiendas a las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993, de manera que puedan entrar en vigor lo antes posible a partir de ese momento.

El ámbito de aplicación de éste Tratado Internacional se aplicará a los buques nuevos, salvo disposición en contrario y en cuanto a la implantación de determinadas disposiciones, las administraciones podrán, siguiendo un plan, implantar progresivamente las disposiciones del Capítulo IX (Radiocomunicaciones) durante un período de no más de diez años y las disposiciones de los capítulos VII (Dispositivos y medios de salvamento), VIII (Consignas para casos de emergencia, llamadas y ejercicios periódicos) y X (Aparatos y medios náuticos de a bordo) durante un periodo de no más de cinco años.

El Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 permite que las administraciones eximan a cualquier buque que tenga derecho a enarbolar su pabellón de cualquiera de las prescripciones de este anexo si considera que la aplicación no sería razonable ni factible habida cuenta del tipo de buque, las condiciones meteorológicas y la ausencia de riesgos generales de navegación, siempre que:

**a)** El buque cumpla las prescripciones de seguridad que a juicio de dicha Administración resulten adecuadas para el servicio a que esté destinado y que por su índole garanticen la seguridad general del buque y de las personas a bordo.

**b) El buque opere exclusivamente en:**

- Una zona común de pesca establecida en áreas marinas contiguas bajo la jurisdicción de Estados vecinos que han establecido esa zona, con respecto a buques que tengan derecho a enarbolar sus pabellones, solo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto, de conformidad con el derecho internacional.
- La zona económica exclusiva del Estado cuyo pabellón tiene derecho a enarbolar, o si ese Estado no ha establecido tal zona, en un área situada más allá del mar territorial de ese Estado y adyacente a dicho mar territorial, determinada por ese Estado de conformidad con el derecho internacional y que no se extienda más allá de 200 millas marinas contadas desde las líneas base a partir de las cuales se mide la anchura del mar territorial de dicho Estado.
- La zona económica exclusiva, un área marina bajo la jurisdicción de otro Estado, o en una zona común de pesca de conformidad con un acuerdo entre los Estados de que se trate de conformidad con el derecho internacional, solo en la medida y bajo las condiciones que dichos Estados acuerden establecer a este respecto.

El Certificado internacional de seguridad para buque pesquero se modifica de manera que diga que se ha expedido de conformidad con lo dispuesto en el Acuerdo de Ciudad del Cabo de 2012 sobre la implantación de las disposiciones del Protocolo de Torremolinos de 1993 relativo al Convenio Internacional de Torremolinos para la Seguridad de los Buques Pesqueros de 1977.

Para sorpresa nuestra, México no forma parte de éste Tratado Internacional, cuando se debería de.

## **CAPÍTULO XIV.- NORMA OFICIAL MEXICANA NOM-002-SCT4-2013, TERMINOLOGÍA MARÍTIMA-PORTUARIA = DICCIONARIO MARÍTIMO.**

La Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013 Terminología Marítima-Portuaria, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 04 de Marzo de 2014 y siento que es importante que el gremio y cualquier interesado en el Derecho Marítimo y hasta personas que laboren con actividades relacionadas con el mismo como el Comercio Exterior por ejemplo la conozcan pues hace las veces de un diccionario marítimo. Cuando algunas personas me preguntan si es necesario que se compren uno, siempre les respondo lo mismo: *“Claro que puedes hacerlo pero a través de la NOM-002-SCT4-2013 Terminología Marítima-Portuaria tendrás uno gratis ya que lo puedes descargar directamente del Diario Oficial de la Federación y además es uno que tiene valor legal, nada más por estar dentro de una NOM”*.

Entonces, si revisamos el contenido de éste Norma Oficial Mexicana (NOM), encontraremos definiciones importantes y que se ocupan bastante en el ámbito marítimo como “abarloar”, “abastecedor”, “achicar”, “amarre”, “bajamar”, “balancín”, “farallón”, “pleamar”, etcétera, todo esto lo podemos encontrar en la NOM de referencia.

El índice de ésta NOM es el siguiente:

- 1.- Objetivo y campo de aplicación.
- 2.- Introducción y metodología.
- 3.- Referencias.
- 4.- **Definiciones**. **NOTA.-** Ésta es la parte toral de la NOM.
- 5.- Vigilancia.
- 6.- Bibliografía.
- 7.- Concordancia con otras Normas Internacionales.
- 8.- Vigencia.
- 9.- Transitorio.

Como lo menciona el Considerando de la NOM objeto de nuestro estudio, es responsabilidad del Gobierno Federal regular las vías generales de comunicación por agua y los servicios que en ella se prestan, así como los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo y en razón de ello **ES NECESARIO establecer en la normatividad nacional la terminología más comúnmente empleada en el ámbito marítimo, con la finalidad de permitir a todos los sectores relacionados**

con dicha actividad, un mejor conocimiento, comprensión y aplicación de los términos inherentes; a la vez que, sin ser exhaustiva, busca su homologación con respecto a las regulaciones nacionales e internacionales vigentes, tomando además en cuenta, los usos y costumbres propios del sector, por lo que debe utilizarse para la elaboración de documentos y comunicaciones oficiales, de aquí su importancia.

Ahora brevemente expliquemos ¿cómo nace una NOM? Las NOM surgieron en México en razón del crecimiento de la industrialización que como bien lo sabemos se dio en el Porfiriato y es aquí donde nace valga la cacofonía la necesidad de formar un sistema de control que en un comienzo **SÓLO REGÍA** en la producción original, es decir, quien lo inventara y produjera y además fuera dueño de las patentes, tal y como aconteció en la construcción del sistema ferroviario<sup>227</sup>, en el que la empresa originaria tenía los derechos sobre las vías y ninguna otra empresa podía realizar algo similar. De esta manera también se podía marcar un parámetro de calidad, pues uno de los propósitos fundamentales por el que las NOM surgen es justamente la calidad en los productos.

La ONU fue la primera organización que propuso, como recomendaciones, estándares de calidad, pero hasta 1947 con la creación de la Organización Internacional de Estandarización, mejor conocida como ISO (del anglicismo "*International Standard Organization*"), se acuerdan los primeros estándares de calidad que deben tener los productos para su intercambio internacional y en México la estandarización se da por las influencias norteamericanas (tanto por parte de Estados Unidos y de Canadá, cuanto más con la suscripción del Tratado de Libre Comercio de América del Norte, que entró en vigor el 1° de Enero de 1994) y la tarea de cuidar a los consumidores, ya que para el intercambio de mercancías y servicios se tuvieron que emitir leyes y reglamentos que obligaran a las empresas a seguir disposiciones y parámetros.

Fue hasta 1986 que México entró al Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (*GATT* por sus siglas en inglés) que el ISO comenzó a mediar la calidad de productos nacionales, lo que dio paso a la creación de la Ley Federal sobre Metrología y Normalización publicada en el Diario Oficial de la Federación el 1° de Julio de 1992 y es aquí donde aparecen documentos denominados **Normas Oficiales Mexicanas (NOM)**, las cuales determinan estándares técnicos que deben cumplir los bienes y servicios fabricados y/o comercializados en el territorio mexicano y para su nacimiento, fue necesaria la creación de dos organismos federales, a saber el Centro Nacional de Metrología (CENAM) que se encarga de las tareas técnicas, como la verificación y el establecimiento de datos duros, y otro administrativo llamado Dirección General de Normas (DGN).

Una de las tareas del Estado es cuidar a sus ciudadanos, por lo que aquello que motiva a las NOM es velar por la salud y el patrimonio de ellos. Como consecuencia, estas normas se pueden definir como los requisitos,

---

<sup>227</sup> Página de internet <http://nom-mx.com.mx/articulo/como-surgieron-las-nom-en-mexico>

especificaciones, procedimientos y metodologías que establecen las distintas dependencias gubernamentales para evaluar parámetros de riesgos y evitarlos.

Las NOM se han distinguido por acompañar los procesos de producción en los que son requeridas y estar ahí donde puede existir el peligro o daño en personas, animales o medio ambiente o para unificar criterios y dar a conocer conceptos clave y base de alguna actividad, como es el caso de la Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013 Terminología Marítima-Portuaria, objeto de nuestro estudio.

Me gustaría esclarecer ¿cuál es la naturaleza jurídica de una NOM? Y es que el hablar de ella como tal, nos referimos a toda regla de conducta de observancia obligatoria ya que son normas jurídicas que emanan del órgano competente conforme a un determinado ordenamiento jurídico y cuyo incumplimiento puede ser exigido aun en contra de la voluntad del sujeto obligado<sup>228</sup>.

La Doctrina como Fuente Formal del Derecho menciona de manera consuetudinaria un contenido debido de la Ley, de los Reglamentos y de otro tipo de regulaciones sin que realmente exista un acuerdo o una forma de determinar qué tipo de normas deben desarrollar qué tipo de contenidos, en virtud de lo cual podríamos hablar de una Reserva Constitucional, una Reserva de Ley y una Reserva Reglamentaria.

Ahora, la Dra. Carla Huerta Ochoa, jurista mexicana nos indica que *“el concepto de reserva constitucional es quizá el menos común como tal, sin embargo, la Constitución no solamente puede prescribir cualquier contenido en virtud de su carácter de fuente primaria, sino que puede impedir su limitación o desarrollo. A partir de la Declaración de Derechos del Hombre y del Ciudadano se reconocen como contenidos constitucionales básicos los derechos fundamentales y la división de poderes, es decir, la organización del Estado y el gobierno, los cuales podríamos incluir dentro de la reserva constitucional. En virtud de ésta podemos afirmar que para poder establecer limitaciones o excepciones a los preceptos constitucionales, éstos deben estar contenidas en la propia Constitución, pues de hacerlo cualquier otra norma, al encontrarse ésta jerárquicamente subordinada a la norma fundamental sería inconstitucional pues contravendría sus contenidos”*.<sup>229</sup>

Mientras que el Concepto de Reserva de Ley *“tiene su fundamento en el dualismo monárquico y la doctrina de la ley como expresión de la voluntad general, es por ello que actualmente requiere de un nuevo sustento que garantice el procedimiento legislativo, impidiendo al legislador hacer remisiones a reglamento, ya que en*

---

<sup>228</sup> Huerta Ochoa, Carla. *“Las Normas Oficiales Mexicanas en el Ordenamiento Jurídico Mexicano”*. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3543/4236#N2>

<sup>229</sup> Idem.

*sistemas como el nuestro tanto el Poder Legislativo como el Ejecutivo son representativos, el primero del pueblo, el segundo de una mayoría”.*<sup>230</sup>

El principio democrático que fundamenta la existencia del Congreso y su representatividad se convierten en un argumento en favor de la reserva de ley, dado que se integra por representantes del pueblo y por lo tanto, pueden determinar la forma en que éste decide obligarse, por decirlo de alguna manera, aun cuando sabemos bien que la relación entre electorado y miembros del Congreso no es la de un mandato.

Vamos a ver ahora su proceso de creación, el artículo 40 de la Ley Federal Sobre Metrología y Normalización abre la posibilidad de expedir distintos tipos de disposiciones obligatorias de carácter administrativo con forma de NOM, siempre y cuando se siga el procedimiento de elaboración que para las mismas prevé dicha Ley.

Los órganos que intervienen en su elaboración son en principio la Comisión Nacional de Normalización el cual es creado con el fin de colaborar con la política de normalización y la coordinación de las actividades de elaboración de las normas y de conformidad con el artículo 59 de esa misma Ley, se integra, por parte del sector público, por la mayoría de los subsecretarios correspondientes (salvo por los de la Secretaría de Gobernación, Relaciones Exteriores, Defensa y Marina) y por miembros del sector académico, industrial, comercial, organismos nacionales de normalización y organismos del sector social productivo; miembros de diversos institutos especializados del sector público y de investigación o entidades relacionadas con la materia cuando se considere pertinente su participación.

Se trata de un órgano que se reúne periódicamente, al menos cada tres meses y entre sus funciones más relevantes en materia de normalización se encuentran, el aprobar el programa anual de normalización, establecer reglas de coordinación entre las dependencias y entidades de la administración pública federal y las organizaciones privadas para la elaboración, difusión y cumplimiento de las normas, proponer la elaboración de normas, resolver discrepancias en los comités consultivos nacionales de normalización, y opinar sobre el acreditamiento de organismos nacionales de normalización.

La Comisión cuenta con un secretariado técnico a cargo de la Secretaría de Economía y un consejo técnico para el desempeño de sus funciones. El primero está facultado para convocar a sesiones a la Comisión, a petición de su presidente, la presidencia es rotativa por un año.

Los comités consultivos nacionales de normalización son órganos cuya función es elaborar NOMS y “promover” su cumplimiento. Éstos se constituyen para la elaboración de normas específicas y se integran por miembros tanto del sector público como del privado

---

<sup>230</sup> Idem.

La decisión sobre la participación del sector privado recae en la Comisión Nacional de Normalización y en las dependencias competentes, de la misma manera, son éstos quienes deciden cómo se constituyen los comités que participarán en las actividades de normalización internacional.

Los Comités se regulan por los lineamientos dictados por la Comisión Nacional de Normalización, agrupándose por materias o sectores a nivel nacional. La multicitada Ley Federal Sobre Metrología y Normalización prohíbe como regla general la existencia de más de un Comité por dependencia, pero pueden hacerse excepciones cuando éstas se justifiquen ante la Comisión.

Como lo habíamos comentado someramente y ahora profundizamos, la Secretaría de Economía es la dependencia que centraliza la coordinación en materia de normalización y asume las funciones de organización y control en relación con las NOMS, el Programa Nacional de Normalización contiene el listado de materias a normalizar y se configura como un límite para la expedición de NOMS y de Normas Mexicanas (NMXS) y normas de referencia. Éste debe contener un calendario de trabajo para cada tema y se publica en el Diario Oficial de la Federación, su vigencia es anual. Es facultad de la Comisión Nacional de Normalización establecer las bases de su integración así como ordenar su publicación.

Respecto de la elaboración de las NOMs, el artículo 40 de esa misma Ley indica el objeto sobre el cual éstas pueden versar, las llamadas finalidades no son sino las materias que pueden ser reguladas conforme al procedimiento de NOMS y se refiere a aquellas especificaciones o características de productos y procedimientos y servicios; a las relacionadas con información, cuando pueda existir un riesgo para la seguridad de las personas, que puedan dañar la salud humana, animal o vegetal, el medio ambiente general y laboral, los recursos naturales.

El artículo 41 señala el contenido mínimo de las NOMS, que permite identificarlas, clasificarlas e uniformarlas, de tal forma que se les da un formato único que las hace fácilmente reconocibles, lo cual permite su comprensión y aplicación por parte de aquellos que se encuentran obligados por ley a obedecerlas; la inclusión de bibliografía en la NOM le da un carácter orientador e informativo, un tanto impropio de una norma en sentido estricto, ya que se trata de referencias para consulta, no de obligaciones.

Parte del éxito y razón de la proliferación de las NOMS, se debe a la posibilidad de que particulares participen junto con las dependencias en su elaboración, en la materia de su competencia o control del producto o actividad a que se refieran, éstas dependencias elaboran el anteproyecto y lo someten a los Comités Consultivos Nacionales de Normalización, quienes elaborarán el proyecto de NOM, para lo cual deberán tomar en cuenta las Normas Mexicanas e Internacionales existentes y que tengan reconocimiento jurídico en nuestro país, en los términos del Derecho Internacional y es así como una NOM nace en nuestra Legislación Positiva.



## CAPÍTULO XV.- EL JUICIO DE AMPARO EN EL DERECHO MARÍTIMO.

El Dr. Ignacio Burgoa Orihuela que en paz descansa, nos heredó una frase muy bella que resume la esencia de éste medio de control constitucional: *“el Juicio de Amparo es tan bonito que hasta tiene nombre de mujer”*, bella metáfora que demuestra que la Poesía no está peleada con el Derecho y es que no sé si a Ustedes les ha pasado pero al menos en el caso particular de Un Servidor cuando estoy preparando una demanda de amparo sobre todo indirecto me siento como si estuviera escribiendo un poema, requiere mucha concentración, mucha inspiración y sobre todo un correcto y debido análisis del caso que está en nuestras manos y además un perfecto conocimiento del Derecho, sin el afán de menospreciar a nadie, algunos colegas podrán darme la razón, el Juicio de Amparo no está hecho para cualquiera lo cual quiero que sea un aliciente para incentivar la investigación y mejorar la calidad de los juristas de nuestro amado México que ojo no digo que no los haya, claro que los hay pero queremos ser un país reconocido por su excelencia jurídica y la labor de los abogados que nos dedicamos a la investigación es precisamente esa, no sólo llevar de la mano y guiar a las personas que depositan su confianza al leer nuestra bibliografía o asistir a las conferencias que brindamos sino aportarles algo más allá que el conocimiento que transmitimos, el amor por lo que se hace.

Bien regresando al Juicio de Amparo, quiero definirlo para que nos quede claro ¿en qué consiste? Para ya después analizarlo a detalle:

1.- Según el jurista Carlos Arellano García *“es la institución jurídica por la que una persona física o moral, denominada ‘quejoso’, ejercita el derecho de acción, ante un órgano jurisdiccional federal o local, para reclamar de un órgano del Estado, federal, local o municipal, denominado ‘autoridad responsable’, un acto o una ley, que el citado quejoso estima, vulnera las garantías individuales o el régimen de distribución competencial entre federación y estados, para que se le restituya o mantenga en el goce de sus presuntos derechos, después de agotar los medios de impugnación ordinarios”*.<sup>231</sup>

2.- Para el Dr. Ignacio Burgoa Orihuela *“el Amparo es un Juicio o Proceso que se inicia por la acción que ejercita cualquier gobernado ante los órganos jurisdiccionales federales contra todo acto de autoridad (lato sensu) que le causa un agravio en su esfera jurídica y que considere contrario a la Constitución, teniendo por objeto invalidar dicho acto o despojarlo de su eficacia por su inconstitucionalidad o ilegalidad en el caso concreto que lo origine”*.<sup>232</sup>

3.- El Dr. Juventino Castro y Castro lo define de la siguiente manera: *“Es un proceso de anulación promovido por vía de acción, reclamándose actos de autoridad, y que tiene como finalidad el proteger exclusivamente a los quejosos*

---

<sup>231</sup> Arellano García, Carlos. *“Práctica Forense del Juicio de Amparo”*. Ed. Porrúa. ed. 17ª. México. 2014, p.1.

<sup>232</sup> Burgoa Orihuela, Ignacio. *“El Juicio de Amparo”*. Ed. Porrúa. México. 2009. p. 177.

*contra la expedición o aplicación de leyes violatorias constitucionales; contra los actos conculcativos de dichas garantías; contra la inexacta y definitiva atribución de la ley al caso concreto que agraven directamente a los quejosos, produciendo la sentencia que conceda la protección el efecto de restituir al estado que tenían antes de la afectación reclamada”.*<sup>233</sup>

**4.-** Por su parte, la Dra. Olga Sánchez Cordero de García Villegas define al Juicio de Amparo como *“aquél que se interpone contra actos dictados en el procedimiento relativo, cuando afecten de manera directa derechos sustantivos del promovente”.*<sup>234</sup>

Una vez conocida la definición del Juicio de Amparo, vamos a ver ¿contra qué es procedente?, la respuesta a ésta pregunta la encontramos en el artículo 1º de la Ley de Amparo, el cual a la letra dice:

**“ARTÍCULO 1º.- El juicio de amparo tiene por objeto resolver toda controversia que se suscite:**

***I.- Por normas generales, actos u omisiones de autoridad que violen los derechos humanos reconocidos y las garantías individuales otorgadas para su protección por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;***

***II.- Por normas generales, actos u omisiones de la autoridad federal que vulneren o restrinjan la soberanía de los Estados o la esfera de competencias del Distrito Federal, siempre y cuando se violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas para su protección por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y***

***III.- Por normas generales, actos u omisiones de las autoridades de los Estados o del Distrito Federal, que invadan la esfera de competencia de la autoridad federal, siempre y cuando se violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.***

---

<sup>233</sup> Castro y Castro, Juventino. *“Lecciones de Garantía y Amparo”*. Ed. Porrúa. México. 1974. pp. 299 y 300.

<sup>234</sup> Sánchez Cordero de García Villegas, Olga. Ministra Ponente en la Contradicción de Tesis 215/2009. Entre las sustentadas por la Primera y Segunda Salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. 4 de mayo de 2010. Unanimidad de diez votos. Ausente: Ministro Sergio A. Valls Hernández. Derivado de este asunto véase Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXXIII, enero de 2011, p. 6, tesis P./J. 108/2010; IUS: 163152.

*El amparo protege a las personas frente a normas generales, actos u omisiones por parte de los poderes públicos o de particulares en los casos señalados en la presente Ley.”<sup>235</sup> (Énfasis añadido).*

En plena concordancia con los artículos 103 y 107 de la Constitución Política de los Estados Unidos el Juicio de Amparo es un medio de control constitucional enfocado a proteger los Derechos Humanos y Garantías Individuales de las personas físicas y morales, respectivamente en contra de un hacer o un no hacer por parte de la autoridad, una norma (por su sola entrada en vigor o por su primera aplicación) y no sólo eso sino que también en contra de actos de los particulares que afecten a otro gobernado, en los casos previstos en la referida Ley de Amparo.

¿Qué son los Derechos Humanos y cuál es su importancia? Son los derechos inherentes a todos los seres humanos sin distinción alguna de nacionalidad, lugar de residencia, sexo, origen nacional o étnico, color, religión, lengua o cualquier otra condición. Todos tenemos los mismos Derechos Humanos sin discriminación alguna. Éstos derechos son interrelacionados, interdependientes e indivisibles, los cuales invariablemente son garantizados y contemplados en la Legislación Nacional Positiva, comenzando por la Carta Magna, los Tratados Internacionales, el Derecho Internacional, los Principios Generales de Derecho y otras Fuentes Formales tanto del Derecho Interno como del Internacional.

El Derecho Internacional de los Derechos Humanos establece las obligaciones que tienen los Gobiernos de tomar medidas en determinadas situaciones o de abstenerse de actuar de determinada forma o en otras, a fin de promoverlos y protegerlos y no sólo hablamos del individuo como tal sino también de grupos humanos, recordemos los Derechos Humanos **NO** son lo mismo que Garantías Individuales, ya que éstas últimas aplican para las personas morales.<sup>236</sup>

En mi tercer obra titulada “**Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera**” hice un breve resumen de los Derechos Humanos contemplados en nuestra Carta Magna, a saber:

**ARTÍCULO 1º:** Igualdad.

**ARTÍCULO 2º:** México es una Nación pluricultural y multiétnica, por fortuna ya se hace referencia a los afromexicanos.

**ARTÍCULO 3º:** Acceso a la educación pública, gratuita y laica.

**ARTÍCULO 4º:** Son varios...

- Igualdad entre el Hombre y la Mujer.

---

<sup>235</sup> Ley de Amparo.

<sup>236</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera”. Op. Cit. pp. 295 y 296.

- Derecho a libre decisión y de forma responsable sobre el número de hijos que se deseen tener.
- Derecho a la alimentación nutritiva, suficiente y de calidad.
- Protección a la salud.
- Derecho a un medio ambiente sano.
- Derecho al acceso al agua potable.
- Derecho a una vivienda digna y decorosa.
- Garantizar y respetar los derechos de la niñez.
- Acceso a la cultura.
- Acceso a la cultura física y a la práctica del deporte.

**ARTÍCULO 5º:** Libertad de trabajo.

**ARTÍCULO 6º:** Libertades de manifestar pacíficamente nuestras ideas sin afectar derechos de terceros y de acceso a la información así como el acceso a la tecnología y el internet.

**ARTÍCULO 7º:** Libertad de difundir opiniones, información e ideas, a través de cualquier medio salvo que afecten derechos de terceros.

**ARTÍCULO 8º:** Derecho de petición.

**ARTÍCULO 9º:** Libertad de asociación.

**ARTÍCULO 10:** Libertad de poseer armas de fuego con las limitantes que establezca la Legislación.

**ARTÍCULO 11:** Libertad de tránsito.

**ARTÍCULO 12:** Prohibición de reconocerse títulos nobiliarios.

**ARTÍCULO 13:** Prohibición de ser juzgado por leyes privativas y por tribunales especiales **MUY** diferentes a las Leyes y Tribunales especializados.

**ARTÍCULOS 14 Y 16:** Audiencia, no irretroactividad de la Ley en perjuicio de persona alguna y Seguridad Jurídica.

**ARTÍCULO 15:** Prohibición de celebrar Tratados Internacionales para la extradición de reos políticos, delincuentes del orden común que hayan tenido en el país donde cometieron el delito la condición de esclavos ni de aquéllos que alteren o afecten los Derechos Humanos.

**ARTÍCULO 17:** No hacerse Justicia por propia mano y acceso a una Justicia pronta, expedita y gratuita.

**ARTÍCULO 18:** Sistema penitenciario mexicano.

**ARTÍCULO 19:** Derechos del procesado en el ámbito penal.

**ARTÍCULO 20:** ¿Cómo se llevará a cabo el Proceso Penal? Y establecimiento de las prerrogativas para las partes que intervienen en el mismo. Presunción de inocencia.

**ARTÍCULO 21:** Prerrogativas penales.

**ARTÍCULO 22:** Prohibición de...

- La pena de muerte.
- La mutilación.
- La infamia.
- Las marcas, azotes y cualquier tormento.
- La multa excesiva.
- Confiscación de bienes (no se considerarán tal al decomiso ni a la extinción de dominio).

**ARTÍCULO 23:** Principio de “*Non bis in idem*”.

**ARTÍCULO 24:** Libertad de culto y credo **SIEMPRE QUE NO** constituyan un delito o un acto prohibido por la Legislación.

**ARTÍCULO 25:** Rectoría del desarrollo nacional por parte del Estado.

**ARTÍCULO 26:** El Estado organizará un Sistema de Planeación Democrática del Desarrollo Nacional que imprima solidez, dinamismo, competitividad, permanencia y equidad al crecimiento económico (PLANADE).

**ARTÍCULO 27:** Establece varias prerrogativas, a saber...

- Derecho a la propiedad privada.
- La propiedad de tierras y aguas corresponde a la Nación.
- La expropiación sólo se llevará a cabo por utilidad pública y mediante indemnización.
- Límites al espacio aéreo (10,000 metros contados desde el suelo) y de la Zona Económica Exclusiva (200 millas).
- Dominio directo de la Nación de todos los recursos naturales de la plataforma continental y zócalos submarinos así como de vetas, mantos, masas o yacimientos y explotación minera.
- Dominio directo de la Nación del petróleo, hidrocarburos sólidos, líquidos o gaseosos en el subsuelo, la cual es inalienable, imprescriptible y no se otorgarán concesiones; las actividades de exploración y extracción petrolera y de demás hidrocarburos se hará mediante asignación a empresas productivas del Estado.

**ARTÍCULO 28:** Prohibición de monopolios y del acaparamiento de productos.

**ARTÍCULO 29:** Suspensión de los Derechos Humanos y de las Garantías Individuales.<sup>237</sup>

Es importante que conozcamos los Principios Constitucionales que rigen al Juicio de Amparo para comprender mejor su esencia y utilidad en el Derecho Marítimo:

- Principio de Supremacía Constitucional, consagrado en el artículo 133 de la Carta Magna.

Siempre debe resolverse acorde a lo señalado en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y los Tratados Internacionales celebrados por el Estado Mexicano que protejan y garanticen la debida observancia y respeto a los Derechos Humanos, aún y cuando la Ley de Amparo no lo contemple (como sucedía con la Ley de Amparo anterior, abrogada por la actual publicada en el Diario Oficial de la Federación el 02 de Abril de 2013), siempre el juzgador deberá resolver acorde a dicha Carta Magna y a los citados Tratados por ser Ley Suprema de la Unión, además del siguiente Criterio Jurisprudencial que resalta éste dicho:

**2000597. II.3o.C.1 K (10a.). Tribunales Colegiados de Circuito. Décima Época. Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta. Libro VII, Abril de 2012, Pág. 1789.**

**JUICIO DE AMPARO. ACORDE CON EL PRINCIPIO DE SUPREMACÍA CONSTITUCIONAL, PROCEDE NO OBSTANTE QUE LA LEY DE LA MATERIA AÚN NO SE HAYA AJUSTADO AL CONTENIDO DE LAS REFORMAS AL ARTÍCULO 103, FRACCIÓN I, DE LA CONSTITUCIÓN FEDERAL, QUE ENTRARON EN VIGOR EL CUATRO DE OCTUBRE DE DOS MIL ONCE, RELATIVAS A LA PROTECCIÓN DE LOS DERECHOS HUMANOS. Si bien es cierto que la reforma al artículo 103, fracción I, de la Constitución Federal -en vigor a partir del cuatro de octubre de dos mil once- amplió la competencia de los tribunales de la Federación para que conozcan de controversias que se susciten por normas generales, actos u omisiones de la autoridad que violen “derechos humanos reconocidos” y garantías otorgadas por la Constitución, así como por los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano es parte, también lo es que la Ley de Amparo no ha sido modificada acorde con la reforma constitucional mencionada; sin embargo, ello no significa que el juicio de garantías resulte improcedente, en razón de que su regulación deberá respaldarse en el contenido de la ley reglamentaria de mérito, atendiendo, desde luego, al principio de supremacía constitucional**

---

<sup>237</sup> Idem. pp. 296 y 298.

que debe imperar en el sistema jurídico mexicano y a una interpretación conforme, extensiva y progresiva del precepto constitucional en cuestión, lo que permite concluir que no existe laguna legal, pues el texto establecido en la ley de la materia deberá adecuarse y ajustarse al contenido de la Constitución Federal y, por ello, la Ley de Amparo sigue rigiendo ajustándose a las disposiciones constitucionales. Así las cosas, todas aquellas partes que en la citada ley se refieran a garantías individuales, deberán entenderse ahora referidas a los derechos humanos reconocidos por la Constitución y los tratados internacionales celebrados por el Estado Mexicano, de todo lo cual se sigue que sí hay una regulación normativa del juicio de amparo, que debe interpretarse extensivamente dentro de un sistema garantista y protector de derechos humanos.

### **TERCER TRIBUNAL COLEGIADO EN MATERIA CIVIL DEL SEGUNDO CIRCUITO.**

**Amparo directo 925/2011. Raquel Bulos Mireles. 28 de noviembre de 2011. Unanimidad de votos. Ponente: Juan Carlos Ortega Castro. Secretario: Gilberto Rodríguez Chávez.**

(Énfasis añadido).

- Principio de Rigidez Constitucional, consagrado en el artículo 133 de la Constitución Federal.

El juzgador tiene que limitarse a valorar la constitucionalidad del acto reclamado a la luz de los actos de violación exclusivamente.

- Control Constitucional.

Consistente en garantizar el cumplimiento de las normas constitucionales, se correlaciona con el Principio de Supremacía Constitucional. También se le denomina como “Defensa Constitucional”.

- Instancia de Parte Agraviada.

En el artículo 6º de la Ley de Amparo responde doctrinalmente a los Principios Fundamentales que rigen la materia, consistentes en éste Principio precisamente, ya que el Juicio de Amparo nunca puede operar oficiosamente y para que el mismo se dé es necesario el ejercicio de la actuación constitucional del gobernado mediante la cual ataque el acto de autoridad que considere lesivo a sus derechos, de conformidad con el artículo 107 Constitucional, en relación con el artículo 103 de la misma Ley Fundamental y que a la letra dicen:

**“ARTÍCULO 107.-** Las controversias de que habla el artículo 103 de esta Constitución, con excepción de aquellas en materia electoral, se sujetarán a los procedimientos que determine la ley reglamentaria, de acuerdo con las bases siguientes:

I. El juicio de amparo se seguirá siempre a instancia de parte agraviada, teniendo tal carácter quien aduce ser titular de un derecho o de un interés legítimo individual o colectivo, siempre que alegue que el acto reclamado viola los derechos reconocidos por esta Constitución y con ello se afecte su esfera jurídica, ya sea de manera directa o en virtud de su especial situación frente al orden jurídico.<sup>238</sup> (Énfasis añadido).

**“ARTÍCULO 103.** Los Tribunales de la Federación resolverán toda controversia que se suscite:

I. Por normas generales, actos u omisiones de la autoridad que violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas para su protección por esta Constitución, así como por los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;

II. Por normas generales o actos de la autoridad federal que vulneren o restrinjan la soberanía de los Estados o la autonomía de la Ciudad de México, y

III. Por normas generales o actos de las autoridades de las entidades federativas que invadan la esfera de competencia de la autoridad federal.<sup>239</sup> (Énfasis añadido).

- Principio de Relatividad de las Sentencias.

El mismo se refiere a que las sentencias sólo surten efecto en relación con las personas que promovieron el Juicio de Amparo, es decir los quejosos y JAMÁS respecto de otros.

- Principio de Definitividad.

No es otra cosa que la improcedencia del Juicio de Amparo contra actos recurribles, salvo los casos excepcionales establecidos en la Ley de la Materia, en el Derecho Aduanero debemos de ser muy cuidadosos al momento de redactar una demanda de Amparo y tener audiencia con el Juez y el Secretario de Acuerdos pues no tienen del todo presente conceptos esenciales del Derecho Marítimo, sus características que lo hacen único y ya no digamos de la operación marítimo-

---

<sup>238</sup> Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Op. Cit.

<sup>239</sup> Idem.



portuaria y las cuestiones aduaneras que también llegan a intervenir lo cual como lo comenté alguna vez, es entendible.

- Principio de Restitución.

El artículo 77, fracción I de la Ley de Amparo recoge éste otro Principio Rector del Juicio de Amparo según el cual se precisa que la finalidad de las sentencias de Amparo en las que se otorgue la protección de la Justicia Federal, es para el efecto de restituir al gobernado en el pleno goce de su prerrogativa violada, reestableciendo las cosas al estado que guardaban antes de la violación, esto en tratándose de actos positivos, mientras que la fracción II de ese mismo precepto legal me señala que para el caso de actos negativos se obligará a la autoridad responsable en la sentencia de mérito que obre en el sentido de respetar la prerrogativa de que se trate y/o cumplir por su parte lo que dicho derecho fundamental existe.<sup>240</sup>

Al respecto me permito transcribir el precepto de referencia:

**“ARTÍCULO 77.- Los efectos de la concesión del amparo serán:**

**I. Cuando el acto reclamado sea de carácter positivo se restituirá al quejoso en el pleno goce del derecho violado, restableciendo las cosas al estado que guardaban antes de la violación; y**

**II. Cuando el acto reclamado sea de carácter negativo o implique una omisión, obligar a la autoridad responsable a respetar el derecho de que se trate y a cumplir lo que el mismo exija.**

**En el último considerando de la sentencia que conceda el amparo, el juzgador deberá determinar con precisión los efectos del mismo, especificando las medidas que las autoridades o particulares deban adoptar para asegurar su estricto cumplimiento y la restitución del quejoso en el goce del derecho.**

**En asuntos del orden penal en que se reclame una orden de aprehensión o autos que establezcan providencias precautorias o impongan medidas cautelares restrictivas de la libertad con motivo de delitos que la ley no considere como graves o respecto de los cuales no proceda la prisión preventiva oficiosa conforme la legislación procedimental aplicable, la sentencia que conceda el amparo surtirá efectos inmediatos, sin perjuicio de que pueda ser revocada mediante el recurso de revisión; salvo que se reclame el auto por el que se resuelva la situación jurídica del quejoso en el**

---

<sup>240</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera”. Op. Cit. pp. 301 y 302.

*sentido de sujetarlo a proceso penal, en términos de la legislación procesal aplicable, y el amparo se conceda por vicios formales.*

*En caso de que el efecto de la sentencia sea la libertad del quejoso, ésta se decretará bajo las medidas de aseguramiento que el órgano jurisdiccional estime necesarias, a fin de que el quejoso no evada la acción de la justicia.*

*En todo caso, la sentencia surtirá sus efectos, cuando se declare ejecutoriada o cause estado por ministerio de ley.”<sup>241</sup> (Énfasis añadido).*

En razón de lo anterior, analicemos la procedencia del Juicio de Amparo en general, para después verlo desde el punto de vista particular, que en el caso que nos ocupa, lo veremos en cuanto al Derecho Marítimo.

Primero que nada quiero comenzar con el Juicio de Amparo Indirecto, en mi citada obra “Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera” me encargué de transcribir y definir el artículo 107 de la Ley de Amparo el cual es el fundamento legal que me establece los supuestos por los cuales procede éste Juicio, así pues conozcamos el contenido de dicho precepto legal para después desmenuzarlo si se me permite la expresión:

**“ARTÍCULO 107. El amparo indirecto procede:**

***I. Contra normas generales que por su sola entrada en vigor o con motivo del primer acto de su aplicación causen perjuicio al quejoso.***

*Para los efectos de esta Ley, se entiende por normas generales, entre otras, las siguientes:*

***a) Los tratados internacionales aprobados en los términos previstos en el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; salvo aquellas disposiciones en que tales tratados reconozcan derechos humanos;***

***b) Las leyes federales;***

***c) Las constituciones de los Estados y el Estatuto de Gobierno del Distrito Federal;***

***d) Las leyes de los Estados y del Distrito Federal;***

***e) Los reglamentos federales;***

---

<sup>241</sup> Ley de Amparo. Op. Cit.

**f) Los reglamentos locales; y**

**g) Los decretos, acuerdos y todo tipo de resoluciones de observancia general;**

**II. Contra actos u omisiones que provengan de autoridades distintas de los tribunales judiciales, administrativos o del trabajo;**

**III. Contra actos, omisiones o resoluciones provenientes de un procedimiento administrativo seguido en forma de juicio, siempre que se trate de:**

**a) La resolución definitiva por violaciones cometidas en la misma resolución o durante el procedimiento si por virtud de estas últimas hubiere quedado sin defensa el quejoso, trascendiendo al resultado de la resolución; y**

**b) Actos en el procedimiento que sean de imposible reparación, entendiéndose por ellos los que afecten materialmente derechos sustantivos tutelados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;**

**IV. Contra actos de tribunales judiciales, administrativos, agrarios o del trabajo realizados fuera de juicio o después de concluido.**

*Si se trata de actos de ejecución de sentencia sólo podrá promoverse el amparo contra la última resolución dictada en el procedimiento respectivo, entendida como aquella que aprueba o reconoce el cumplimiento total de lo sentenciado o declara la imposibilidad material o jurídica para darle cumplimiento, o las que ordenan el archivo definitivo del expediente, pudiendo reclamarse en la misma demanda las violaciones cometidas durante ese procedimiento que hubieren dejado sin defensa al quejoso y trascendido al resultado de la resolución.*

*En los procedimientos de remate la última resolución es aquella que en forma definitiva ordena el otorgamiento de la escritura de adjudicación y la entrega de los bienes rematados, en cuyo caso se harán valer las violaciones cometidas durante ese procedimiento en los términos del párrafo anterior;*

**V. Contra actos en juicio cuyos efectos sean de imposible reparación, entendiéndose por ellos los que afecten materialmente derechos sustantivos tutelados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;**

*VI. Contra actos dentro o fuera de juicio que afecten a personas extrañas;*

*VII. Contra las omisiones del Ministerio Público en la investigación de los delitos, así como las resoluciones de reserva, no ejercicio, desistimiento de la acción penal, o por suspensión de procedimiento cuando no esté satisfecha la reparación del daño;*

*VIII. Contra actos de autoridad que determinen inhibir o declinar la competencia o el conocimiento de un asunto, y*

*IX. Contra normas generales, actos u omisiones de la Comisión Federal de Competencia Económica y del Instituto Federal de Telecomunicaciones.*

*Tratándose de resoluciones dictadas por dichos órganos emanadas de un procedimiento seguido en forma de juicio sólo podrá impugnarse la que ponga fin al mismo por violaciones cometidas en la resolución o durante el procedimiento; las normas generales aplicadas durante el procedimiento sólo podrán reclamarse en el amparo promovido contra la resolución referida.”<sup>242</sup> (Énfasis añadido).*

Así las cosas, el citado artículo 107 de la Ley de Amparo nos indica lo siguiente:

**FRACCIÓN I:** Contra normas generales que **POR SU SOLA ENTRADA EN VIGOR o CON MOTIVO DE SU PRIMER ACTO DE APLICACIÓN** causen perjuicio al quejoso.

**¿CUÁLES SON ESAS NORMAS GENERALES?:** Los Tratados Internacionales; Leyes Federales; las Constituciones de los Estados; las Leyes de los Estados; los Reglamentos Federales; los Reglamentos Locales y los Decretos, Acuerdos y todo tipo de resoluciones de observancia general.

**FRACCIÓN II:** Contra actos u omisiones que provengan de autoridades distintas de los Tribunales Judiciales o del Trabajo.

Esto es contra actos que provengan de Capitanía de Puerto por ejemplo o cualquier otra autoridad administrativa, llámese la Secretaría de Salud, la Administración General de Aduanas, etcétera.

**FRACCIÓN III:** Contra actos, omisiones o resoluciones provenientes de un Procedimiento Administrativo seguido en forma de Juicio, siempre que se trate de:

---

<sup>242</sup> Idem.

a) La resolución definitiva por violaciones cometidas en la misma resolución o durante el procedimiento si por virtud de éstas últimas hubiere quedado sin defensa el quejoso, trascendiendo al resultado de la resolución.

b) Actos en el procedimiento que sean de imposible reparación = **LOS QUE AFECTEN** materialmente derechos sustantivos tutelados en la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en los Tratados Internacionales.

Aquí claramente podemos hablar de un Procedimiento Administrativo en Materia Aduanera que implica principalmente y siempre el embargo precautorio de mercancías de Comercio Exterior.

**FRACCIÓN IV:** Contra actos de Tribunales Judiciales, Administrativos, Agrarios o del Trabajo realizados fuera de Juicio o después de concluido.

**FRACCIÓN V:** Contra actos en Juicio cuyos efectos sean de imposible reparación, entendiéndose por ellos los que afecten materialmente derechos sustantivos tutelados por la Carta Magna y en Tratados Internacionales.

**FRACCIÓN VI:** Contra actos dentro o fuera de Juicio que afecten a personas extrañas.

**FRACCIÓN VII:** Contra las omisiones del Ministerio Público en la investigación de los delitos, así como las resoluciones de reserva, no ejercicio, desistimiento de la acción penal o por suspensión de procedimiento cuando no esté satisfecha la reparación del daño.

**FRACCIÓN VIII:** Contra actos de autoridad que determinen inhibir o declinar la competencia o el conocimiento de un asunto.

**FRACCIÓN IX:** Contra normas generales, actos u omisiones de la Comisión Federal de Competencia Económica y el Instituto Federal de Telecomunicaciones.

Tratándose de resoluciones dictadas por dichos órganos emanadas de un procedimiento seguido en forma de Juicio sólo podrá impugnarse la que ponga fin al mismo por violaciones cometidas en la resolución o durante el procedimiento; las normas generales aplicadas durante el procedimiento sólo podrán reclamarse en el Amparo promovido contra la resolución referida.<sup>243</sup>

Como sabemos, el Amparo puede ser **AUTOAPLICATIVO** o **HETEROAPLICATIVO**, la diferencia radica que en el primer caso, se interpone en contra de una Ley, Reglamento o Acuerdo que entre en vigor, teniendo 30 días hábiles para su interposición, contados a partir de la entrada en vigor de dichos cuerpos legales y en el segundo caso se interpone en contra del primer acto de

---

<sup>243</sup> Askar Camacho, Rubén Abdo. “Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera”. Op. Cit. p. 307.

aplicación de la autoridad, teniendo 15 días hábiles para ello, contados a partir de que surta efectos su notificación, los días se computan con fundamento en la Ley de la Materia del acto reclamado, es importante recalcar que si lo que se va a reclamar es un acto proveniente de una autoridad administrativa **distinta a la aduanera o a la fiscal**, recordemos que la notificación surte efectos en el mismo día en que me la hacen a diferencia de actos reclamados de la autoridad aduanera o fiscal donde surtirá efectos al día hábil siguiente en que me la hicieron, de conformidad con los artículos 9º y 38 de la Ley Federal de Procedimiento Administrativo y 12 y 13 del Código Fiscal de la Federación, tomando en cuenta también los periodos vacacionales que serán considerados como días inhábiles y que podemos consultar en el Diario Oficial de la Federación.

Ahora pasemos a revisar ¿quiénes son las partes que intervienen en el Juicio de Amparo?, la respuesta la encontramos en el artículo 5º de la Ley de Amparo, siendo los siguientes:

#### **a) Quejoso.**

Tiene tal carácter quien aduce ser el **TITULAR** de un **DERECHO SUSTANTIVO** o de un **INTERÉS LEGÍTIMO** ya sea individual o colectivo, siempre que alegue que la norma, acto u omisión reclamados violan sus Derechos Humanos o Garantías Individuales, según sea el caso y que con ello se produzca una afectación real y actual a su esfera jurídica de manera directa o en virtud de su especial situación al orden jurídico.

**EL INTERÉS SIMPLE JAMÁS PODRÁ INVOCARSE COMO INTERÉS LEGÍTIMO**, su diferencia radica en lo que se precisa enseguida:

- Interés simple: **NO** hay una afectación real y no hay una tutela directa o indirecta ya que es un interés de hecho.
- Interés legítimo: Interés personal, individual o colectivo, cualificado, actual, real y jurídicamente relevante, que puede traducirse, en caso de concederse el amparo, en un beneficio jurídico en favor del quejoso derivado de una afectación a su esfera jurídica en sentido amplio, que puede ser de índole económica, profesional, de salud pública, o de cualquier otra.

El Amparo puede ser individual o colectivo (dos o más quejosos cuando resientan una afectación común en sus derechos o intereses aún en el supuesto de que dicha afectación derive de actos distintos).

¿Quiénes pueden ser quejosos?:

- Las personas físicas.
- Las personas morales privadas a través de sus legítimos representantes.

- Las personas morales oficiales por medio de los funcionarios que la Ley les otorgue carácter de representatividad.
- Los extranjeros ya sea personas físicas o morales, en defensa de los derechos que tengan en territorio nacional.
- Los ejidos y las comunidades agrarias por medio de sus respectivos comisariados ejidales o de bienes comunales e incluso, mediante cualquiera de sus miembros.
- Los menores de edad o mayores sujetos a estado de interdicción los cuales incluso pueden pedir el Amparo y Protección de la Justicia Federal sin la intervención de su legítimo representante si éste se halla ausente o impedido, el Juez de Distrito de manera urgente le nombrará a un representante especial para que intervenga en el Juicio, **DEBIENDO** preferir a un familiar cercano, **SALVO** cuando haya conflicto de intereses o motivo que justifique la designación de persona diversa.

Si el menor hubiere cumplido los 14 años podrá hacer la designación de representante en el escrito inicial de demanda.

**NOTA:** Cuando dos o más quejosos interpongan una demanda de Amparo **CON UN INTERÉS COMÚN**, deberán designar entre ellos un **REPRESENTANTE** o en su defecto lo hará el Juez de Distrito en su primer auto sin perjuicio de que la parte respectiva lo substituya por otro.

También los terceros interesados podrán nombrar a un **REPRESENTANTE COMÚN**, de conformidad con el artículo 13 de la Ley de Amparo.

#### **b) Autoridad responsable.**

Es aquella que con **INDEPENDENCIA DE SU NATURALEZA FORMAL** la que dicta, ordena, ejecuta o trata de ejecutar el acto que crea, modifica o extingue situaciones jurídicas en forma unilateral y obligatoria u omite el acto que de realizarse crearía, modificaría o extinguiría dichas situaciones jurídicas.

Los particulares **TAMBIÉN TENDRÁN ÉSTE CARÁCTER** cuando realicen actos equivalentes a los de la autoridad que afecten derechos subjetivos y cuyas funciones estén determinadas por una norma general.

#### **c) Tercero interesado.**

La persona que haya gestionado el acto reclamado o tenga interés jurídico en que subsista.

La contraparte del quejoso cuando el acto reclamado emane de un Juicio o controversia judicial, administrativa, agraria o del trabajo o tratándose de persona extraña al procedimiento, la que tenga interés contraria al del quejoso.

La víctima del delito u ofendido o quien tenga derecho a la reparación del daño o a reclamar la responsabilidad civil, cuando el acto reclamado emane de un juicio del orden penal y afecte de manera directa esa reparación o responsabilidad.

El indiciado o procesado cuando el acto reclamado sea el no ejercicio o el desistimiento de la acción penal por el Ministerio Público (MP).

El MP que haya intervenido en el procedimiento penal del cual derive el acto reclamado, siempre y cuando no tenga el carácter de autoridad responsable.

#### **d) Ministerio Público.**

El MP Federal es una institución que tiene como finalidad general defender los intereses sociales o del Estado.

El MP Federal en todos los juicios donde podrá interponer los recursos que señale la Ley de Amparo y los existentes en Amparos penales cuando se reclamen resoluciones de Tribunales Locales, independientemente de las obligaciones que la misma Ley le precisa para procurar la pronta y expedita administración de Justicia.

Cabe señalar que en Amparos Indirectos en materias civil y mercantil **CON EXCLUSIÓN** de la familiar, donde sólo se afecten intereses particulares, podrá interponer los recursos que señale la Ley de Amparo, sólo cuando los quejosos hubieren impugnado la constitucionalidad de normas generales y éste aspecto se aborde en la sentencia.<sup>244</sup>

El procedimiento del Juicio de Amparo lo podemos ilustrar de la siguiente manera:

**1.-** Presentación del escrito inicial de demanda en la Oficialía de Partes Común de los Juzgados de Distrito.

La pregunta es ¿qué Juez de Distrito es el competente para conocer de una controversia de Derecho Marítimo? Depende de lo siguiente:

**a)** Si estamos hablando de cuestiones relativas a reclamaciones por daños y perjuicios, responsabilidad civil o daños a la embarcación o en general a toda la esfera jurídica del quejoso, indubitablemente conocerá el Juez de Distrito en Materia Civil.

---

<sup>244</sup> Idem. pp. 308 a 310.



**b)** Si el caso versa sobre negativas de despacho de salida de la embarcación, visitas a bordo de la misma, el embargo precautorio de las mercancías de Comercio Exterior, quien conocerá será el Juez de Distrito en Materia Administrativa.

**c)** Para el caso de cuestiones penales como un auto de formal prisión por ejemplo, será el Juez de Distrito en Materia Penal.

**d)** En tratándose de cuestiones relativas al Derecho del Trabajo será el Juez de Distrito en Materia de Trabajo.

**2.-** Auto admisorio y suspensión provisional: Aquí el Juez dicta un auto admitiendo la demanda y ordena a la autoridad responsable que rinda un informe previo; señala la fecha para la audiencia incidental y se otorga la suspensión provisional de los actos de la referida autoridad.

Ésta audiencia se fija en un promedio de 4 días hábiles posteriores al auto admisorio y tiene por objeto que la referida autoridad responsable rinda su informe previo y afirme o niegue los hechos narrados por el quejoso.<sup>245</sup>

**3.-** Audiencia incidental: Si la autoridad niega los actos, se nueva la suspensión definitiva y se sobresee el Juicio a menos que el quejoso demuestre que la autoridad es omisa y en verdad los hechos y actos de autoridad existen, caso contrario, es decir que las autoridades admitan los hechos, el Juez, atendiendo las circunstancias del caso otorgará la suspensión definitiva.

**4.-** Otorgamiento de la suspensión definitiva: Ésta se otorga en la audiencia incidental, siempre y cuando se demuestre la existencia del acto reclamado y tiene por efecto que el Juicio de Amparo continúe hasta su sentencia definitiva sin que los actos de autoridad se ejecuten.

**5.-** Fecha de la audiencia constitucional: El Juez deberá señalar además de la fecha señalada para la audiencia incidental, la correspondiente a la audiencia constitucional, misma que deberá celebrarse dentro de los 30 días que sigan al auto admisorio de la demanda. La finalidad de la audiencia constitucional es estudiar el fondo de la controversia.

**6.-** Ofrecimiento de pruebas: Esto se lleva dentro de la audiencia constitucional, aunque las documentales pueden ofrecerse en el escrito inicial de demanda, pero en el caso de las pruebas pericial, testimonial y de inspección judicial, deberán ofrecerse cuando menos 5 días hábiles antes de la fecha de la referida audiencia constitucional.

**7.-** Audiencia constitucional: Como lo comentamos hace un momento, es la audiencia en donde se estudia el fondo del asunto, se desahogarán las pruebas

---

<sup>245</sup> Idem. p. 310.

ofrecidas y en caso de que no puedan desahogarse por alguna razón, podrá diferirse la audiencia cuantas veces sea necesario hasta que puedan hacerlo.

Concluída la recepción y desahogo de las pruebas de las partes, se procederá a recibir los alegatos finales.

**8.- Sentencia:** El Juez, valorando el escrito inicial de demanda, el informe de la autoridad(es) responsable(s) y las pruebas ofrecidas por los involucrados en el Juicio, dictará una sentencia definitiva en donde establecerá si se ampara o no al quejoso y de resultar amparado en qué términos, contra qué actos específicos y contra qué autoridades se otorgará el Amparo y Protección de la Justicia de la Unión.

**9.- Cumplimiento de la sentencia:** La sentencia que conceda el Amparo tendrá por objeto restituir al agraviado en el pleno goce del Derecho Humano o la Garantía Individual violada, reestableciendo las cosas al estado que guardaban antes de la violación, esto si el acto reclamado es de carácter positivo, ya que si es de carácter negativo, el efecto del Amparo será obligar a la autoridad responsable a que obre en el sentido de respetar la prerrogativa violada y de que se cumpla.

**10.- Informe del cumplimiento de la sentencia:** La(s) autoridad(es) responsable(s) deberá(n) informar al Juez el cumplimiento de la sentencia y en caso de que no lo haga, el quejoso podrá solicitar al Juez que aperciba y obligue a la autoridad a hacerlo.

**11.- Recurso de Revisión:** El quejoso, el tercero interesado y la(s) autoridad(es) responsable(s), podrán interponer éste Recurso en contra de la sentencia que pronuncie el Juez en el término de 10 días hábiles posteriores a la notificación de la sentencia.

Dicho Recurso será resuelto por el Tribunal Colegiado de Circuito competente de acuerdo al Juez de Distrito de que se trate y su resolución no acepta Recurso alguno, por lo que su sentencia quedará firme.<sup>246</sup>

Por lo que respecta al Juicio de Amparo Directo éste es más sencillo de explicar y se denomina así porque el escrito inicial de demanda se presenta directamente ante la autoridad responsable y quien lo resolverá serán los Tribunales Colegiados de Circuito, quienes se encargarán de substanciarlo y resolverlo, con fundamento en los artículos 1º, fracción I, 4º, 5º, fracción I, 158, 159, 161, 163 y 166 de la Ley de Amparo.

Resulta curioso pero es importante que lo comentemos pero éste Juicio tiene más la formalidad de ser un Recurso de Revisión pero **OJO NO** lo es, es un Juicio, valga la cacofonía, pero me atrevo a decir que tiene más formalidad de Recurso porque lo que se hace principalmente es criticar a la citada autoridad responsable

---

<sup>246</sup> Idem. pp. 310 y 311.

que en su mayoría es un Tribunal o Juzgador que emitió una sentencia en contra de mí, el demandante y se hace por violaciones *in procedendum e injudicandum*.

Las violaciones *in procedendum* consisten en que la Sala se saltó una etapa del proceso, palabras más, palabras menos violaciones de procedimiento, mientras que las violaciones *injudicandum* se refieren a una incorrecta interpretación de la Ley que haya hecho la Sala responsable, son difíciles de comprobar dado que al ser el Derecho una Ciencia Social, no es una ciencia exacta y consecuentemente no puede producir siempre el mismo resultado, pero ello no quiere decir que sea imposible el acreditar esa incorrecta interpretación de una norma por parte del juzgador, verificando muy bien los supuestos de hecho y de Derecho para poder preparar conceptos de violación convincentes y contundentes, a efecto de obtener una sentencia favorable.<sup>247</sup>

Ahora quiero tocar dentro de éste Capítulo algo que no puede pasar desapercibido y es resolver la siguiente interrogante ¿procede el Juicio de Amparo en contra de actos de los particulares? La respuesta es **SÍ** y los fundamentos legales que lo contemplan son los artículos 1º, último párrafo y 5º, fracción II de la Ley de Amparo que establecen lo siguiente:

**“ARTÍCULO 1º.- El juicio de amparo tiene por objeto resolver toda controversia que se suscite:**

***I. Por normas generales, actos u omisiones de autoridad que violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas para su protección por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, así como por los tratados internacionales de los que el Estado Mexicano sea parte;***

***II. Por normas generales, actos u omisiones de la autoridad federal que vulneren o restrinjan la soberanía de los Estados o la esfera de competencias del Distrito Federal, siempre y cuando se violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas para su protección por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; y***

***III. Por normas generales, actos u omisiones de las autoridades de los Estados o del Distrito Federal, que invadan la esfera de competencia de la autoridad federal, siempre y cuando se violen los derechos humanos reconocidos y las garantías otorgadas por la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.***

**El amparo protege a las personas frente a normas generales, actos u omisiones por parte de los poderes públicos o de particulares en los casos señalados en la presente Ley.”**

---

<sup>247</sup> Idem. pp. 323.

(Énfasis añadido).

**“ARTÍCULO 5º.- Son partes en el juicio de amparo:**

(...)

***II. La autoridad responsable, teniendo tal carácter, con independencia de su naturaleza formal, la que dicta, ordena, ejecuta o trata de ejecutar el acto que crea, modifica o extingue situaciones jurídicas en forma unilateral y obligatoria; u omite el acto que de realizarse crearía, modificaría o extinguiría dichas situaciones jurídicas.***

***Para los efectos de esta Ley, los particulares tendrán la calidad de autoridad responsable cuando realicen actos equivalentes a los de autoridad, que afecten derechos en los términos de esta fracción, y cuyas funciones estén determinadas por una norma general.***

(Énfasis añadido).

De lo anterior podemos apreciar que para que un acto de un particular se pueda considerar un acto reclamado en el Juicio de Amparo, se requiere de dos elementos esenciales:

**a)** Que el acto sea equivalente a los que realiza la autoridad, lo cual significa que reúnan los requisitos precisados en el artículo 5º, fracción II de la mencionada Ley de Amparo, a saber, que dicho particular sea el que dicte, ordene, ejecute o trate de ejecutar el acto que cree, modifique o extinga situaciones jurídicas en forma unilateral y obligatoria u omite el acto que de realizarse crearía, modificaría o extinguiría dichas situaciones jurídicas.

**b)** Que el particular realice funciones que estén previstas en una norma general y que viole los Derechos Humanos del afectado, que en éste caso es el quejoso.

Así pues, en el Derecho Marítimo es que hay muchos casos en los que particulares que prestan servicios de carácter público en razón de que han sido investidos con una autorización especial o mediante el otorgamiento de alguna licencia o concesión se les otorga la potestad de llevar a cabo funciones propias del Estado, además de que los particulares emiten actos unilaterales de supra a subordinación por lo que ésta actuación se traduce en un verdadero acto de autoridad que índice en las situaciones jurídicas de los gobernados<sup>248</sup>, luego entonces, en ésta rama del Derecho objeto de nuestro estudio ¿qué actos de particulares podemos reclamar a través del Juicio de Amparo? Un ejemplo claro es cuando una empresa

---

<sup>248</sup> Artículo titulado “Cuándo procede el amparo en contra un particular”. Obtenido de la página de internet <https://idconline.mx/juridico/2016/01/26/cundo-procede-el-amparo-en-contra-un-particular>

naviera sin razón debidamente justificada y sin la debida fundamentación y motivación, no nos permite sacar nuestra mercancía que pretendemos importar o exportar del recinto fiscalizado al bloquearnos en nuestro sistema y con eso simple y llanamente, el consignatario ya no pudo retirar su mercancía y despacharla.

## CONCLUSIONES.

Las actividades marítimo-portuarias y pesqueras, son tan antiguas como la Humanidad misma y ha quedado comprobado a lo largo de la Historia que influyen de forma positiva en el desarrollo socioeconómico de los países así que si México es una de las Naciones con las Zonas Económicas Exclusivas más extensas del planeta ¿porqué no le hemos dado la debida importancia a las mismas? Y a su vez ¿porqué hemos descuidado tanto las referidas actividades? Y no se diga al estudio del Derecho Marítimo y demás Ciencias conexas al mismo como la Biología Marina, la Nanotecnología aplicada a la mar, etcétera ¿qué es lo que queremos si en verdad deseamos un país mejor?

Derivado de lo citado en el párrafo precedente, México no puede darse el lujo de escasear y mucho menos de carecer de profesionales y profesionistas especializados y debidamente preparados en el Derecho Marítimo, tan es así que ni siquiera contamos con un Tribunal Marítimo o en su defecto con Juzgados de Distrito en Materia Marítima y dicho sea de paso que además el Honorable Poder Judicial de la Federación esté debidamente preparado para impartir una Justicia imparcial, ese es un gran reto que tenemos como país, ¿en qué momento el Derecho Marítimo dejó de ser materia de estudio obligatorio en las Universidades del país y porqué? Y también por supuesto cabe la pregunta ¿a conveniencia de quién no se ha fomentado la cultura del estudio del Derecho Marítimo en México? Si tenemos el potencial para ello y debemos de defender lo que es nuestro, nuestra Zona Económica Exclusiva, la Plataforma Continental y las grandes riquezas que están en ellas, amén del aprovechamiento que podemos obtener de ello.

Es innegable que cuando un país resuelve sus problemas en actividades prioritarias y estratégicas, sienta las bases para convertirse en un país desarrollado y yo le agregaría inclusive con la mejora de la Educación y enfocándonos en particular a las cuestiones jurídicas, porque es lo que sé, lo que me consta y de lo que vivo, a reserva de su mejor opinión, nosotros los abogados que además de litigar y brindar asesoría tenemos el enorme privilegio de fungir como docentes, dejemos ya de formar (con el perdón de la expresión) grabadoras, repetidoras y robots que todo lo manejen y/o resuelvan de manera mecánica y fomentemos en ellos el amor por la investigación, el razonamiento, el entender la esencia del Derecho, el espíritu de la Ley, para que sepan ¿cómo aplicarlo? Y para que tengan un correcto razonamiento jurídico en pro de una mejor solución para las controversias de las que formen parte como abogados y no sólo hablo a nivel Licenciatura sino también a nivel Posgrado, simple y llanamente démonos cuenta de una cosa, ¿cuántos despachos de abogados maritimistas hay en México?, ¿cuánta bibliografía tenemos en México enfocada al Derecho Marítimo?, ¿qué tan desarrollada está nuestra marina mercante?, ¿puede nuestra marina mercante competir con la de otros países? Es decir, ¿una empresa naviera mexicana “le puede dar batalla” (como se dice comúnmente) a una homónima extranjera en donde sí hay un adecuado y correcto estudio del Derecho Marítimo? Pero sobre

todo se incentiva su investigación y estar a la vanguardia, nosotros ¿qué estamos esperando?

El Derecho Marítimo bajo mi humilde opinión no puede pasar desapercibido ni ignorado en México, cuanto más porque somos un país marítimo por excelencia y por naturaleza, así las cosas necesitamos hacer algo como país para que se retome su estudio en las Facultades de Derecho de nuestras Universidades de manera seria y profesional. Tenemos muchos retos como Nación y uno de ellos es precisamente éste, ¿cómo lo lograremos? Desarrollando planes de estudio convocando a la comunidad Jurídica y Marítima para comprender mejor a ésta rama del Derecho y conocer las necesidades del sector de la marina mercante y pesquero nacionales para que con nuestra asesoría puedan desempeñarse de mejor manera y ser más competitiva, entre otras cosas, tanto el Estado como el sector privado debemos de hacer sinergia para trabajar por el país que queremos y que siento, los mexicanos nos merecemos, como tantas veces lo he dicho.

## FUENTES CONSULTADAS:

### Bibliografía:

- 1.- Arellano García, Carlos. "Práctica Forense del Juicio de Amparo". Ed. Porrúa. ed. 17ª. México. 2014.
- 2.- Arenas García, Rafael (y otros). "Anuario Español de Derecho Internacional Privado. Tomo XIV - XV". Ed. Iprolex, S.L. Madrid, España. 2015.
- 3.- Askar Camacho, Rubén Abdo. "Consejos Prácticos para un Adecuado Medio de Defensa Legal en Materia Aduanera". Ed. CyT Group. Ciudad de México. 2018.
- 4.- Askar Camacho, Rubén Abdo. "El Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías en México". Tesis para obtener la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle, A.C. México, D.F. 2005.
- 5.- Autores Varios. "Diccionario Jurídico Mexicano. Tomo VIII". Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1999
- 6.- Bejarano Sánchez, Manuel. "Obligaciones Civiles". Ed. Harla. México, D.F. 1984. ed. 3ª.
- 7.- Benadava Cattán, Santiago. "Nuevos Enfoques del Derecho Internacional". Ed. Editorial Jurídica de Chile. Chile. 1992.
- 8.- Burgoa Orihuela, Ignacio. "Derecho Constitucional Mexicano". Ed. Porrúa. ed. 20ª. México. 2009.
- 9.- Burgoa Orihuela, Ignacio. "El Juicio de Amparo". Ed. Porrúa. México. 2009.
- 10.- Castañeda Rivas, María Leoba (y otros). "Derecho Marítimo. Entorno Jurídico Hoy". Ed. Porrúa. México. 2013.
- 11.- Castro y Castro, Juventino. "Lecciones de Garantía y Amparo". Ed. Porrúa. México. 1974.
- 12.- Cervantes Ahumada, Raúl. "Derecho Marítimo". Ed. Herrero, S.A. México. 1977.
- 13.- Cervantes Ahumada, Raúl. "Títulos y Operaciones de Crédito". Ed. Porrúa. ed. 16ª. 3ª reimpresión. México. 2005.
- 14.- Díez-Picazo. Luis y Antonio Gullón. "Sistema de Derecho Civil. Volumen II". Ed. Tecnos. España. 1989.



- 15.- “Enciclopedia General del Mar”. Volumen IV. Ed. Ediciones Garriana, S.A. Barcelona, España. 1987. Ed. 4ª.
- 16.- Fariña, Francisco. “Derecho Comercial Marítimo. Tomo I”. Barcelona, España. 1955.
- 17.- Galindo Garfias, Ignacio. “La Frustración del Fin del Contrato”. Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. México. 1996.
- 18.- Hernández Izal, Santiago. “Derecho Marítimo II”. Ed. Cadi. Barcelona, España. 1969.
- 19.- Leyva Lázaro, Erika Minerva. “Consideraciones Jurídicas del Conocimiento de Embarque”. Tesis para la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle. México, D.F. 1999.
- 20.- López Guardiola, Samantha Gabriela. “Derecho Penal I”. Ed. Red Tercer Milenio. Tlalnepantla, Estado de México. 2012.
- 21.- Morineau Iduarte, Marta (y otro). “Derecho Romano”. Ed. Oxford. México, D.F. 1999. ed. 4ª.
- 22.- Palacios López, Raquel. “El buque como objeto de la garantía hipotecaria en los contratos de préstamo: Una ficción necesaria para su financiación”. Trabajo de investigación presentado en la Revista Semestral del Consejo General del Notariado, número sesenta. España. 2014.
- 23.- Portilla López, Nadia. “Análisis del Contrato de Transporte Marítimo de Mercancías por Agua en México”. Tesis para la Licenciatura en Derecho. Universidad La Salle. México, D.F. 2003.
- 24.- Olvera de Luna, Omar. “Manual de Derecho Marítimo”. Ed. Porrúa, S.A. México. 1981.
- 25.- Remiro Brotóns, Antonio (y otros). “Derecho Internacional”. Ed. Mc Graw Hill. Madrid, España. 1997.
- 26.- Schoenbaum, Thomas and McClellan, Jessica. “Admiralty and Maritime Law”. Ed. West Academic Publishing. 5th edition. United States of America. 2012.
- 27.- Solís Guillén, Eduardo. “Derecho Oceánico”. Ed. Porrúa, S.A. México. 1987.
- 28.- Téllez Valdés, Julio Alejandro. “Derecho Informático”. Ed. Mc Graw Hill. ed 4a. México, D.F. 2008.

**29.-** Vargas Yong, Alejandro. "Los Clubes de Protección e Indemnidad (P&I Clubs)". Tesis para optar por el grado de Licenciado en Derecho de la Universidad de Costa Rica. Costa Rica

**30.-** Witker, Jorge. "Régimen Jurídico del Comercio Exterior de México". Ed. Universidad Nacional Autónoma de México. ed. 3ª. México, D.F. 2008.

### **Legislación:**

**1.-** Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos.

**2.-** Convención de la Organización Consultiva Marítima Intergubernamental.

**3.-** Conferencia de Plenipotenciarios de las Naciones Unidas sobre un Código de Conducta de las Conferencias Marítimas.

**4.-** Convención de las Naciones Unidas sobre los Contratos de Compraventa Internacional de Mercaderías (Convención de Viena de 1980).

**5.-** Convención de las Naciones Unidas Sobre el Derecho del Mar (Convención de Montego Bay de 1982).

**6.-** Convención de Viena Sobre el Derecho de los Tratados.

**7.-** Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje.

**8.-** Convención sobre el Mar Territorial y la Zona Contigua (Convención de Ginebra de 1958).

**9.-** Convenio 163 sobre el Bienestar de la Gente de Mar en el Mar y en Puerto.

**10.-** Convenio Internacional para el Control y la Gestión del Agua de Lastre y los Sedimentos de los Buques.

**11.-** Convenio Internacional para la Unificación de Ciertas Reglas en Materia de Conocimiento de Embarque.

**12.-** Convenio Internacional para Prevenir la Contaminación por los Buques.

**13.-** Convenio Internacional Sobre Cooperación, Preparación y Lucha contra la Contaminación por Hidrocarburos.

**14.-** Convenio Internacional Sobre el Reglamento para Prevenir Abordajes.

**15.-** Convenio Internacional Sobre los Privilegios Marítimos y la Hipoteca Naval.

- 16.-** Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.
- 17.-** Convenio para la Seguridad de la Vida Humana en el Mar (Convenio SOLAS).
- 18.-** Convenio Relativo a los Documentos de Identidad de Gente de Mar.
- 19.-** Convenio sobre la Prevención de la Contaminación del Mar por Vertimiento de Desechos y otras materias.
- 20.-** Estatuto de Roma de la Corte Penal Internacional.
- 21.-** Reglas de York y Amberes.
- 22.-** Código Civil Federal.
- 23.-** Código de Comercio.
- 24.-** Código Federal de Procedimientos Civiles.
- 25.-** Código Fiscal de la Federación.
- 26.-** Código Nacional de Procedimientos Penales.
- 27.-** Código Penal Federal.
- 28.-** Ley Aduanera.
- 29.-** Ley de Amparo.
- 30.-** Ley de Concursos Mercantiles.
- 31.-** Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 32.-** Ley de Puertos.
- 33.-** Ley Federal de Correduría Pública.
- 34.-** Ley Federal de Procedimiento Administrativo.
- 35.-** Ley Federal del Mar.
- 36.-** Ley Federal del Trabajo.
- 37.-** Ley Federal para la Administración y Enajenación de Bienes del Sector Público.

- 38.-** Ley Federal Sobre Metrología y Normalización.
- 39.-** Ley General de Bienes Nacionales.
- 40.-** Ley General de Turismo.
- 41.-** Ley General de Sociedades Mercantiles.
- 42.-** Ley General de Títulos y Operaciones de Crédito.
- 43.-** Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.
- 44.-** Ley Orgánica de la Armada de México.
- 45.-** Ley Orgánica del Poder Judicial de la Federación.
- 46.-** Ley Sobre el Contrato de Seguro.
- 47.-** Norma Oficial Mexicana NOM-002-SCT4-2013, Terminología Marítima-Portuaria.
- 48.-** Reglamento de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 49.-** Reglamento de la Ley de Puertos.
- 50.-** Reglamento Interior de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.
- 51.-** Reglamento Interior de la Secretaría de Marina.
- 52.-** Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima.
- 53.-** Reglas Generales de Comercio Exterior para 2018.
- 54.-** Ley del Notariado para la Ciudad de México.
- 55.-** Constitución Política del Estado Plurinacional de Bolivia.
- 56.-** Ley Sobre el Delito de Contrabando. (Venezuela).
- 57.-** Ley Orgánica contra la Delincuencia Organizada. (Venezuela).
- 58.-** Ley Orgánica de Drogas (Venezuela).
- 59.-** Ley de Navegación Marítima (España).

60.- Código Penal (España).

### **Cibergrafía:**

1.- Página de internet del Diario Oficial de la Federación del día Martes 04 de Marzo de 2014:  
[http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5334608&fecha=04/03/2014](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5334608&fecha=04/03/2014)

2.- Página de internet de la Barra Mexicana de Abogados [www.bma.org.mx](http://www.bma.org.mx)

3.- Página de internet de la Universidad del Caribe (Venezuela): [www.ume.edu.ve](http://www.ume.edu.ve)

4.- Página de internet de la Enciclopedia Jurídica OnLine de España:  
<https://espana.leyderecho.org/ordenanzas-de-bilbao/>

5.- Página de internet de la Cámara de Senadores:  
<http://www.senado.gob.mx/64/buscador/>

6.- Noticia titulada **“CAMEINTRAM EXIGE FIN A SIMULACIÓN DE ARRENDAMIENTO DE BARCOS”**, obtenida de la página de internet  
<http://t21.com.mx/maritimo/2017/03/29/cameintram-exige-fin-simulacion-arrendamiento-barcos>

7.- Artículo titulado **“Aguas internacionales: evolución de la legislación”**. Escrito por Jorge R. Asín, obtenido de la página de internet  
<http://www.scielo.org.bo/pdf/rcc/n10/a13.pdf>

8.- Página de internet del Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española:  
<https://dle.rae.es/?id=OLDn0QL>

9.- Página de internet de “Los Diccionarios y Enciclopedias del Académico”:  
<http://www.esacademic.com/dic.nsf/eswiki/809819>

10.- Artículo titulado **“Riqueza Marina”**. Escrito por Luis Velasco Yépez, ubicado en la página de internet <http://www.miambiente.com.mx/sustentabilidad1/riqueza-marina/>

11.- Artículo titulado **“Importancia de los Océanos”**. Obtenido de la página de internet <https://www.importancia.org/oceanos.php>

12.- Estación de radio “Sptunik”:  
[https://mundo.sputniknews.com/radio\\_500\\_millones/201610141064119597-desventajas-sin-salida-al-mar/](https://mundo.sputniknews.com/radio_500_millones/201610141064119597-desventajas-sin-salida-al-mar/)

13.- Noticia titulada “Bolivia sin mar: ¿realmente no tener una salida marítima perjudica a la economía de un país?”, obtenido de la página de internet de BBC News Mundo: <https://www.bbc.com/mundo/noticias-45751486>

14.- Frase acuñada en el año de 1963 por el Coronel Guillermo Zuna Villegas, Secretario General del Comando de Ejército, con el fin de mantener latente la reivindicación marítima. Información obtenida de la página de internet “Historias de Bolivia”: <http://historias-bolivia.blogspot.com/2017/09/el-mar-nos-pertenece-por-derecho.html>

15.- Página de internet de “Enciclopedia Jurídica”: <http://www.encyclopedia-juridica.biz14.com>

16.- Página de internet “Guías Jurídicas Wolters Kluwer”: [http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUmTMxMDtbLUouLM\\_DxblwMDCwNzA0uQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAJzTkPTUAAAA=WKE](http://guiasjuridicas.wolterskluwer.es/Content/Documento.aspx?params=H4sIAAAAAAEAMtMSbF1jTAAAUmTMxMDtbLUouLM_DxblwMDCwNzA0uQQGZapUt-ckhIQaptWmJOcSoAJzTkPTUAAAA=WKE)

17.- “Manual de Introducción al Derecho Mercantil”, consultado directamente en la página de internet del acervo de la Biblioteca Virtual del Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México: <https://archivos.juridicas.unam.mx/www/bjv/libros/7/3259/4.pdf>

18.- Información obtenida de la página de internet “Wiki Admvo12a”: [http://es.admvo12a.wikia.com/wiki/Derecho\\_Administrativo](http://es.admvo12a.wikia.com/wiki/Derecho_Administrativo)

19.- Página de internet “Definición Legal”: <https://definicionlegal.blogspot.com/2012/11/la-administracion-publica.html>

20.- Página de internet de la Facultad de Contaduría y Administración de la Universidad Nacional Autónoma de México: <http://fcasua.contad.unam.mx/apuntes/interiores/docs/2005/administracion/4/1452.pdf>

21.- Página de internet “Enciclopedia del Derecho y las Ciencias Sociales Gratis”: <https://leyderecho.org/definicion-de-derecho-economico/>

22.- Artículo “Conceptos fundamentales del Derecho Económico”. Escrito por Ana Victoria, tomando como referencia el libro Introducción al Derecho Económico de Moisés Gómez Granillo, Rosa Ma. Gutiérrez Rosas, Primera Edición, Editorial ESFINGE, México 2008, consultado y obtenido de la página de internet <http://derechoeconomicounimex.blogspot.com/2011/06/conceptos-fundamentales-del-derecho.html>

23.- Página de la Organización Mundial de la Propiedad Intelectual: <https://www.wipo.int/about-ip/es/>

- 24.- Página de internet <https://vadebarcos.net/2017/03/21/mol-triumph-el-mayor-buque-portacontenedores-del-mundo-por-ahora/>
- 25.- Página de internet <https://civitavecchia.portmobility.it/es/los-10-cruceros-mas-grandes-del-mundo#>
- 26.- Informe anual correspondiente a 2015 proporcionado en la Asociación Mexicana de Agentes Navieros (AMANAC): <https://portalportuario.cl/marina-mercante-mexicana-continua-en-crisis/>
- 27.- Conferencia Magistral “El ejercicio de la Autoridad Marítima Nacional y su importancia para el desarrollo de México”. Impartida por el Almirante Vidal Francisco Soberón Sanz, la cual puede consultarse en la siguiente página de internet:  
[https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316341/Libro\\_Autoridad\\_Mar\\_tima\\_Nacional.pdf](https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/316341/Libro_Autoridad_Mar_tima_Nacional.pdf)
- 28.- Página de internet <https://definicion.de/organismo-internacional/>
- 29.- Página de internet de la Organización Marítima Internacional:  
<http://www.imo.org/es/about/paginas/default.aspx>
- 30.- Página de internet de la Comisión Interamericana de Puertos:  
<http://portalcip.org/es/about-us/>
- 31.- Página de internet de los Premios Nobel de la Paz de la ONU:  
<http://www.un.org/es/sections/nobel-peace-prize/international-labor-organization-ilo/index.html>
- 32.- Página de internet de la Organización Mundial del Turismo:  
<http://www2.unwto.org/es/content/acerca-de-la-omt>
- 33.- Definición de turismo según la Organización Mundial del Turismo en Wikipedia: <https://es.wikipedia.org/wiki/Turismo>
- 34.- Página de internet <https://www.entornoturistico.com/>
- 35.- Página de internet de la empresa **ROYAL CARIBBEAN INTERNATIONAL**:  
<https://www.royalcaribbean-espanol.com/mex/es>
- 36.- Estudio para la Definición de una Estrategia para el Desarrollo de la Ruta de Cruceros en el Golfo de México el cual puede consultarse en la página de internet  
<http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/PNDP2008/doc/peps/cru.pdf>
- 37.- Página de internet de la Asociación Internacional de Transporte Público  
<https://www.uitp.org/organisation>

- 38.- Página de internet de ayuda de la gente de mar (seafarer help en inglés)  
<https://seafarerhelp.org/es/seafarers-directory/search/results?country=mexico&port=veracruz&q=>
- 39.- Reportaje titulado “Incumple México con Convenios Marítimos Internacionales”, contenido en la siguiente página de internet:  
<https://revistafortuna.com.mx/contenido/2008/07/15/incumple-mexico-convenios-maritimos-internacionales/>
- 40.- Página de internet de la Suprema Corte de la Justicia de la Nación:  
[www.scjn.gob.mx](http://www.scjn.gob.mx)
- 41.- Página de internet de la Guía de Implementación de la Facilitación del Comercio:  
<http://tfig.unece.org/SP/contents/international-transport-organizations.htm>
- 42.- Información obtenida de la página de internet Wikipedia consultando acerca de BIMCO:  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Baltic\\_and\\_International\\_Maritime\\_Council](https://en.wikipedia.org/wiki/Baltic_and_International_Maritime_Council)
- 43.- Página de internet de BIMCO: <https://www.bimco.org/about-us-and-our-members/about-us/our-history>
- 44.- Noticia titulada “Astilleros, una industria que apenas se mantiene a flote”, obtenida y consultada en la página de internet de la Revista Expansión:  
<https://expansion.mx/empresas/2017/01/31/astilleros-una-industria-que-se-mantiene-a-flote>
- 45.- Página de internet de la Enciclopedia Jurídica OnLine México:  
<https://mexico.leyderecho.org/areas-estrategicas-del-sector-publico/>
- 46.- Página de internet VLex México información jurídica inteligente:  
<https://doctrina.vlex.com.mx/vid/areas-estrategicas-prioritarias-desarrollo-698732733>
- 47.- Página de internet de la Comisión de Marina Mercante de la Cámara de Diputados: <http://www.diputados.gob.mx/comisiones/marina/mercante/mamer.htm>
- 48.- Página de internet de la Organización Internacional del Trabajo:  
[https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS\\_658101/lang-es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/newsroom/news/WCMS_658101/lang-es/index.htm)
- 49.- Página de descarga de formatos y trámites de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes:  
[http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U\\_DGMM/TRAMITES\\_VU/07/018\\_se%C3%B1al\\_distintiva\\_llamada.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/CGPMM/U_DGMM/TRAMITES_VU/07/018_se%C3%B1al_distintiva_llamada.pdf)



50.- Página de internet del Registro Público Marítimo Nacional:  
<https://www.gob.mx/puertosymarinamercante/acciones-y-programas/registro-publico-maritimo-nacional>

51.- Trabajo de la Teoría General de los Contratos, obtenido de la página de internet de la Universidad Interamericana para el Desarrollo:  
<http://brd.unid.edu.mx/elementos-de-existencia-y-validez-del-contrato/>

52.- Embarcaciones abanderadas mayores o iguales a 100 TRB:  
<https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/161551/abanderamientos.pdf>

53.- Barcos sin puerto: doce países sin acceso al mar pero que tienen flota mercante propia:  
<http://www.outono.net/elentir/2016/05/24/barcos-sin-puerto-doce-paises-sin-acceso-al-mar-pero-que-tienen-flota-mercante-propia/>

54.- ¿Por qué tantos barcos llevan la bandera de Panamá?:  
[https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/08/140807\\_america\\_latina\\_barcos\\_bandera\\_panama\\_msd](https://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/08/140807_america_latina_barcos_bandera_panama_msd)

55.- Artículo escrito por el abogado Alberto Freire Bolaño, Graduado en Derecho por la Universidad de Cádiz titulado “Contratos de explotación de buques: criterios clasificatorios” ubicado en la página de internet  
<https://www.derechomercantil.info/2015/11/contratos-explotacion-buques-criterios-clasificatorios.html>

56.- Del Pozo Treviño, María Isabel. “La Traducción de Documentos Marítimos. Clasificación de los Principales Géneros y Marco de Análisis”. Obtenido de la página de internet  
<http://revistaseug.ugr.es/index.php/sendeban/article/viewFile/396/428>

57.- Página de internet de la Comisión de las Naciones Unidas para el Derecho Mercantil Internacional (UNCITRAL): [www.uncitral.org](http://www.uncitral.org)

58.- Castañeda Alzugaray, Adrián (y otros). “Transporte Marítimo”. Trabajo de investigación de la Unidad Profesional Interdisciplinaria de las Ingenierías y de las Ciencias Sociales y Administrativas del Instituto Politécnico Nacional (UPIICSA):  
<https://prezi.com/lmxd1zedgtx/accidentes-maritimos/>

59.- Artículo titulado “¿Que provocó el desastre del Titanic?” obtenido de la página de internet de *National Geographic*:  
[https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/que-provoco-desastre-del-titanic\\_11390/3](https://www.nationalgeographic.com.es/historia/grandes-reportajes/que-provoco-desastre-del-titanic_11390/3)

60.- Página de internet en la red social Facebook de “Naufragios.es”  
<https://www.facebook.com/naufragiosechegoyen/photos/cual-es-realmente-la-diferencia-entre-varar-y-embarcancarel-otro-d%C3%ADa-subimos-un-624404330950202/>

- 61.- Página de internet de “Ambiente Radio”:  
<http://ambienteradio.info/contaminacion-marina-causas-y-consecuencias/>
- 62.- Artículo titulado “Los clubes de protección e indemnización (P&I Clubs) y su operación a la luz del derecho colombiano”. Mismo que puede encontrarse en la siguiente página de internet:  
[https://www.researchgate.net/publication/46564394\\_Los\\_clubos\\_de\\_proteccion\\_e\\_indemnizacion\\_PI\\_Clubs\\_y\\_su\\_operacion\\_a\\_la\\_luz\\_del\\_derecho\\_colombiano](https://www.researchgate.net/publication/46564394_Los_clubos_de_proteccion_e_indemnizacion_PI_Clubs_y_su_operacion_a_la_luz_del_derecho_colombiano)
- 63.- Rudnikas, Elias B. “Derecho marítimo y delitos en alta mar”. Artículo escrito en la página de internet LeyMarítima.Com <https://www.leymaritima.com/derecho-maritimo-y-delitos-en-alta-mar/>
- 64.- Artículo titulado “Impulsar la justicia social, promover el trabajo decente”, el cual puede encontrarse en la página de internet [https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-director-general/statements-and-speeches/WCMS\\_672579/lang--es/index.htm](https://www.ilo.org/global/about-the-ilo/how-the-ilo-works/ilo-director-general/statements-and-speeches/WCMS_672579/lang--es/index.htm)
- 65.- López, Julio. “Competencia Judicial”. Artículo escrito dentro de la página de internet México Enciclopedia Jurídica Online <https://mexico.leyderecho.org/competencia-judicial/>
- 66.- Artículo titulado “La Importancia del arbitraje marítimo y portuario”, escrito por el jurisconsulto José Antonio Pejovés en la página de internet Méxicoport <https://mexicoport.com/la-importancia-del-arbitraje-maritimo-y-portuario/>
- 67.- Página de internet del Instituto Mexicano para la Competitividad (IMCO) [https://imco.org.mx/articulo\\_es/concurso\\_mercantil\\_de\\_mexicana/](https://imco.org.mx/articulo_es/concurso_mercantil_de_mexicana/)
- 68.- Artículo titulado “La Seguridad Marítima en la Marina Civil”, escrito por el jurisconsulto español Francisco Suárez-Llanos Galán, obtenido en la página de internet <file:///C:/Users/RUBEN%20CAMACHO/Downloads/Dialnet-LaSeguridadMaritimaEnLaMarinaCivil-3034283.pdf>
- 69.- Artículo titulado “The ‘New’ Human Rights at Sea Debate”, escrito por la Dra. Sofia Galani y que puede encontrarse en la página de internet “*The Maritime Executive*” en la siguiente dirección: <https://www.maritime-executive.com/editorials/the-new-human-rights-at-sea-debate>
- 70.- Página de internet <http://nom-mx.com.mx/articulo/como-surgieron-las-nom-en-mexico>
- 71.- Huerta Ochoa, Carla. “Las Normas Oficiales Mexicanas en el Ordenamiento Jurídico Mexicano”. Boletín Mexicano de Derecho Comparado. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México <https://revistas.juridicas.unam.mx/index.php/derecho-comparado/article/view/3543/4236#N2>

72.- Artículo titulado “Cuándo procede el amparo en contra un particular”. Obtenido de la página de internet <https://idconline.mx/juridico/2016/01/26/cundo-procede-el-amparo-en-contra-un-particular>

**Otras fuentes:**

1.- Diccionario Español-Francés. *Français-Espagnol*. Ed. Océano. Barcelona, España. 2006.

2.- Taller denominado “Los Delitos Aduaneros”, impartido por el Lic. Rubén Abdo Askar Camacho en el Centro de Estudios Fiscales (CEFA) el 17 de Octubre de 2018.

3.- Sánchez Cordero de García Villegas, Olga. Ministra Ponente en la Contradicción de Tesis 215/2009. Entre las sustentadas por la Primera y Segunda Salas de la Suprema Corte de Justicia de la Nación. 4 de mayo de 2010. Unanimidad de diez votos. Ausente: Ministro Sergio A. Valls Hernández. Derivado de este asunto véase Semanario Judicial de la Federación y su Gaceta, Novena Época, t. XXXIII, enero de 2011, p. 6, tesis P./J. 108/2010; IUS: 163152.

Como lo decía el Dr. Raúl Cervantes Ahumada (q.e.p.d.) en su libro titulado "Derecho Marítimo", México es un país marítimo, que paradójicamente le ha dado la espalda a sus mares, tan es así que la dieta del mexicano es muy pobre en cuanto a alimentos provenientes del mar. La extensión marítima de nuestro país, es más muchísimo más grande que su extensión territorial tendiendo muchos recursos pesqueros y demás riquezas en el subsuelo marino, que no hemos sabido aprovechar como se debiera, tan es así que ni siquiera tenemos una flota mercante importante, como otros países de similar o menor desarrollo económico que nosotros, que se han preocupado por incentivar su marina mercante, entendiendo que es un elemento más para echar a andar la economía.

Luego entonces, México no puede seguirle volteando la espalda a sus espacios marinos, al contrario debe aprovecharlos pues es uno de los tantos potenciales que tiene para poder ser un país más competitivo y que le puede proporcionar a sus habitantes un nivel de vida mucho mejor que el que tenemos actualmente, claro que aunado a ello debemos atacar otros males, no quiero vender la idea de que los mares serán la solución mágica que todos esperamos para salir adelante pero sí quiero demostrarles el gran potencial que se tiene para aprovecharlos y que lamentablemente hemos ignorado y dejado pasar pues no es posible que países más pequeños y con menos potencial que nosotros, tengan una flota mercante muy superior a la mexicana, tan es así que hasta existen en ellos un Tribunal Marítimo del cual carece México y me pregunto ¿dónde queda la importancia a las Ciencias del Mar y al estudio del Derecho Marítimo? Que a mi parecer debería de ser materia obligatoria en todas las Facultades de Derecho del país, que en algunos casos es una materia optativa y en el peor de todos, ni siquiera obra en los planes de estudio debiendo darle al Derecho Marítimo la seriedad debida ya que al ser un país marítimo, valga la cacofonía no podemos ignorar nuestros espacios marinos, ni tampoco permitirnos que no haya una regulación jurídica a la cual se le dé la atención debida, misma que sugiero revisar constantemente, así como se hace en el régimen jurídico del Comercio Exterior y actualizada a la realidad internacional para que conozcamos ¿qué extensión marítima tenemos? Pues por increíble que parezca, en diversas capacitaciones que Su Servidor ha impartido, mucha gente no sabe ese dato y ni siquiera el fundamento legal de ello, saberla aprovechar, fomentar e incentivar la industria del sector para que haya más barcos que enarbolen pabellón nacional en nuestros mares, en vez de buques extranjeros a los cuales invariablemente no hay que satanizar para nada pues la competencia es sana y nos hace crecer como personas y no se diga como país, pero sí sería mucho mejor tener una flota mercante nacional con mayor presencia en el mercado nacional e internacional y para ello, insisto, es necesario que se conozca la regulación jurídica de todas éstas actividades, resumidas en dos palabras: DERECHO MARÍTIMO.

