

**UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**  
**FACULTAD DE DERECHO**



**LA IDENTIDAD MARITIMA NACIONAL**

**TESIS PROFESIONAL**

**JESUS CANCHOLA CARRASCO**



Universidad Nacional  
Autónoma de México



**UNAM – Dirección General de Bibliotecas**  
**Tesis Digitales**  
**Restricciones de uso**

**DERECHOS RESERVADOS ©**  
**PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL**

Todo el material contenido en esta tesis esta protegido por la Ley Federal del Derecho de Autor (LFDA) de los Estados Unidos Mexicanos (México).

El uso de imágenes, fragmentos de videos, y demás material que sea objeto de protección de los derechos de autor, será exclusivamente para fines educativos e informativos y deberá citar la fuente donde la obtuvo mencionando el autor o autores. Cualquier uso distinto como el lucro, reproducción, edición o modificación, será perseguido y sancionado por el respectivo titular de los Derechos de Autor.

**TRABAJO REALIZADO EN EL SEMINARIO DE  
DERECHO MERCANTIL Y MARITIMO**

A mis padres:

A él, por sus paternos consejos  
ayuda moral y económica y su  
ejemplar honestidad ante sus  
semejantes.

A ella, in memoriam,  
por sus maternales consejos, ejemplo  
de abnegación y sacrificio.

**A mis hijos:**

**Como una meta mínima  
a superar.**

**A mis hermanos:**

**Ma. del Refugio,  
Por su inestimable ayuda  
moral y económica y sus  
sabios consejos.**

**Rubén, Angel, Gilberto  
y Carmen;  
como una meta a superar.**

**José y Ranulfo,  
Por su ayuda moral.**

**Al Sr. Lic. Genaro D. Góngora Pimentel**

**Por su inapreciable ayuda y consejos  
en la realización de este trabajo.**

**Al Sr. Lic. José G. Sandoval Ulloa**

**Ejemplo de honestidad y profesionamismo.**

**A todos mis estimados maestros**

**Por sus sabias enseñanzas.**

**A todos los que en una o en otra  
forma intervinieron para concluir  
este trabajo.**



# INDICE GENERAL

## PROLOGO

### LA IDENTIDAD MARITIMA NACIONAL

#### CAPITULO I

#### GENERALIDADES

- 1.- La antigüedad
- 2.- Edad media
- 3.- Legislación moderna y contemporánea
  - a) La Ordenanza Francesa de 1681.
  - b) Las Ordenanzas de Bilbao.
  - c) La Ordenanza Inglesa.
- 4.- Legislación marítima mexicana

#### CAPITULO II

#### HISTORIA DE LOS PASAPORTES

- 1.- Breve comentario
- 2.- Concepto y funciones del pasaporte
- 3.- Requisitos para la obtención del pasaporte
- 4.- Forma de los pasaportes
- 5.- Clases de pasaportes
- 6.- Visado de los pasaportes
- 7.- Breves comentarios acerca de los pasaportes en México:
  - a) Epoca Colonial.
  - b) Epoca Independiente.

8.- El pasaporte

- a) Su fundamento en la Legislación mexicana.
- b) Facultad de expedición.

CAPITULO III

EL CONVENIO SOBRE EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD MARITIMA

- 1.- Origen del Convenio
- 2.- Necesidad del Convenio
- 3.- El Convenio es Ley Suprema de la Unión de acuerdo con el artículo 133 Constitucional.
- 4.- Breves comentarios al Convenio 108 de la O.I.T.
- 5.- Países que han ratificado el Convenio 108.

CAPITULO IV

ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA APLICACION DEL CONVENIO 108, ADOPTADO POR LA CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y DISTINCION O DIFERENCIAS ENTRE LA LIBRETA DE MAR, LA IDENTIDAD MARITIMA Y EL PASAPORTE ORDINARIO.

- 1.- Anteproyecto de Reglamento para la aplicación del Convenio 108.  
(Breve comentario)
- 2.- Instructivo para la expedición del Documento de Identidad Nacional de la Gente de Mar.
- 3.- Distinción o diferencias entre la Libreta de Mar, la Identidad Marítima y el Pasaporte Ordinario.
  - a) Libreta de Mar (elementos o características que contiene).

8.- El pasaporte

- a) Su fundamento en la Legislación mexicana.
- b) Facultad de expedición.

### CAPITULO III

#### EL CONVENIO SOBRE EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD MARITIMA

- 1.- Origen del Convenio
- 2.- Necesidad del Convenio
- 3.- El Convenio es Ley Suprema de la Unión de acuerdo con el artículo 133 Constitucional.
- 4.- Breves comentarios al Convenio 108 de la O.I.T.
- 5.- Países que han ratificado el Convenio 108.

### CAPITULO IV

#### ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA APLICACION DEL CONVENIO 108, ADOPTADO POR LA CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y DISTINCION O DIFERENCIAS ENTRE LA LIBRETA DE MAR, LA IDENTIDAD MARITIMA Y EL PASAPORTE ORDINARIO.

- 1.- Anteproyecto de Reglamento para la aplicación del Convenio 108.  
(Breve comentario)
- 2.- Instructivo para la expedición del Documento de Identidad Nacional de la Gente de Mar.
- 3.- Distinción o diferencias entre la Libreta de Mar, la Identidad Marítima y el Pasaporte Ordinario.
  - a) Libreta de Mar (elementos o características que contiene).

- b) Identidad Marítima (elementos o características que contiene).
- c) Pasaporte Ordinario (elementos o características que contiene).
- d) Elementos o características comunes a los tres Documentos de Identidad.
- e) Elementos o características No comunes a los tres Documentos de Identidad.

## CONCLUSIONES

## BIBLIOGRAFIA GENERAL

## PROLOGO

Conforme fué aumentando la población mundial, por razones ya conocidas, se ha ido incrementando la necesidad de la identificación humana, para lo cual, a través de la historia han existido diversos métodos o sistemas que siguen metas o finalidades también distintas.

Este pequeño trabajo pretende el examen breve de uno de los medios de identificación personal de nuestro país, el documento llamado Identidad Marítima Nacional, su comparación con otros dos documentos identificativos personales como son, la libreta de mar y el pasaporte ordinario, las semejanzas y diferencias que encontramos entre los tres documentos como medios identificativos personales y la necesidad que existía entre los marinosmercantes de todos los países miembros de la Organización de Naciones Unidas, y la que puede seguir existiendo entre los que teniendo gente de mar (marinos mercantes) por razones políticas o de cualquier otra naturaleza no quieran o no puedan ser parte del Convenio 108 que dió origen a la expedición del Documento de Identidad Marítima Nacional.

Nuestra aportación con este trabajo es mínima, pero estamos seguros que con la expedición del Documento de Identidad Marítima Nacional se vino a llenar una necesidad imperiosa para nuestra gente de mar (marinos mercantes), asimismo, para bastante gente de mar de muchos otros países.

Queremos que quien por alguna razón lea este trabajo, y principalmente la gente de mar de México, o los que por algún motivo pretendan convertirse en trabajadores, sean profesionistas en alguna carrera marítima o no, encuentren en estas páginas algo que les pueda servir, con lo cual nos daremos por satisfechos, ya que es principalmente a ellos a quienes está dedicado.

México, D. F., Diciembre de 1975.

## CAPITULO 1 GENERALIDADES.

1. - La Antigüedad
2. - La Edad Media
3. - Legislación moderna y contemporánea
  - a) La Ordenanza Francesa de 1681.
  - b) Las Ordenanzas de Bilbao
  - c) La Ordenanza Inglesa
4. - Legislación marítima mexicana
5. - Bibliografía.

## CAPITULO I

### I.- LA ANTIGUEDAD

Trascendental importancia ha tenido desde la antigüedad la navegación en la existencia de los pueblos que rodean al mar y actualmente no solamente a los pueblos ribereños sino a todas las naciones del mundo, estén cerca o no del mar, gracias a las avanzadas vías de comunicación, tanto marítimas, fluviales, lacustres, aéreas como terrestres.

Influencia decisiva tiene también la navegación en el modus vivendi, en el desenvolvimiento y en el destino de los pueblos, que en mayor o menor grado, tienen relación con la navegación marítima, fluvial o lacustre. Ello es lo que ha originado que, desde tiempos remotos, y gracias a los usos y costumbres que datan de la antigüedad, se iniciara la obra legislativa en materia marítima, aunque por circunstancias de sobra conocidas en la actualidad todavía no se separe por completo el derecho de la navegación marítima del derecho mercantil, en la mayoría de los países.

Entre los documentos más antiguos sobre navegación marítima podemos citar los siguientes:

"En 1642, Cleirac, jurisconsulto bordelés, publicó con el título "Usos y costumbres del mar" (us et coutumes de la mer), un cierto número de textos de derecho marítimo consuetu



dinario.

En 1828 Pardessus, editó una colección de leyes marítimas anteriores al siglo XVIII, (Collection de lois maritimes antérieures au XVIIIe siècle).

Han servido de base a todos los trabajos históricos que han sido hechos en nuestros días sobre derecho marítimo.

En el Código de Manú, que fue redactado antes de la era cristiana (probablemente en el siglo XIII antes de Jesucristo) Pardessus ha señalado un cierto número de reglas marítimas sacadas de los textos legislativos más antiguos.

Los romanos tuvieron un cuerpo completo de derecho marítimo cuyos elementos se encuentran diseminados en el Digesto y en el Código de Justiniano en los que, casi todas las disposiciones consagradas al derecho mercantil tienen relación con el comercio marítimo aunque en gran parte fueron copiadas de los rodios.

Durante el bajo imperio (desde Constantino, y del imperio del Oriente, desde Teodosio hasta 1453), las Basílicas, publicadas por el emperador León el Sabio, en los comienzos del siglo X, reunieron en un libro especial todas las reglas de Derecho marítimo bizantino, resumidas posteriormente por la "Sinopsis Major" y la "Sinopsis Minor" y después por las griegas de Chipre del siglo XIII y por el Procheiron publicado en 1345 por el jurisconsulto griego Har-menopoulos (1).

Respecto a lo que estamos tratando (usos, costumbres, y leyes de la antigüedad) relacionadas con la navegación marítima, Schuldreich Talleda (2), solamente expresa: "Las primeras fuentes del Derecho marítimo las encontramos en el Código de Hammurabi, en las legislaciones de Indias, Asia menor y Grecia. Como fuente más antigua del Derecho marítimo se considera las leyes de Rhodas, que nacieron como consecuencia de la navegación en la isla de Rhodas".

Scialoja, (3) a su vez, afirma: "La compilación más antigua de usos marítimos que es la ley de Rhodas (Lex Rhodia de lactu) y se hace remontar al año 475-A.C. también figura citada y adoptada en el Digesto. El más antiguo texto legislativo conocido, el Código de Hammurabi, rey de Babilonia (2285 a.c.) contiene numerosas disposiciones de derecho de la navegación...."

Todos los autores que hacen referencia a los antecedentes del derecho de la navegación marítima en la antigüedad coinciden en la importancia y significación de los mismos para la solución de los conflictos que surgían entonces con motivo o en ejercicio de la navegación marítima de aquella época.

## 2.- EDAD MEDIA

En esta época, que comprende del siglo V al siglo XV y durante la que surgieron ciudades estado como Pisa, Génova, Venecia, Marsella y

(2)

(3)

Barcelona, en el Oeste de Europa, que se significaron especialmente por su comercio marítimo, por el norte, aunque la navegación tuvo un progreso más lento en los siglos XI a XIV, se pueden mencionar como centros de importancia naviera, a Alemania septentrional y a Flandes; finalmente, debe recordarse al comercio marítimo Ruso, que de Rumanía traía pieles y cera, así como especias y sedas chinas y persas consecuencia lógica y necesaria fue que nacieran también diversos documentos en relación con el derecho marítimo, tales como los que señala Scialoja (4); "Cabe recordar especialmente los ordina-  
menta et con suetudo maris (c 1063?) de Trani; las costumbres de Bari (1204); los antiquísimos usos venecianos de los que faltan documentos coetáneos, pero que luego fueron elaborados en los ordenamientos de los dux (Ziani, 1227; Tiepolo, 1229) y en el Capitulare navium (1205); la tabla de Amalfi (siglos XII-XIV), que tuvo prolongada aplicación en la Italia meridional..... el constitutum usus (1160), colección de normas elaboradas por la jurisprudencia sobre aplicación de los usos marítimos, y el Breve Curiae Maris (1298-1305) de Pisa; para Génova, los Brevi de 1154, los Atti de los cónsules de sentencia (1217), y los estatutos del officium gazariae (1300-1340); para Cagliari, el Breve Portus Kalaretani (1318) son dignos de mención también los estatutos franceses: Arles (1150), Marsella (1228, 1253, 1255); las providencias de los reyes aragoneses, y las ordenanzas de los magistrados de Barcelona... los estatutos de las ciudades anseáticas, Hamburgo (1292, 1306 etc.), Lubeck (1240-1299, etc), Bremen (1303, etc.) y los recesos de la liga anseática (1368) que a través de una

ley de 1614 constituyen la base del Derecho marítimo Alemán;...."

Pero por ningún motivo debemos olvidar documentos tan importantes de esta época como son: el Consulado del Mar de 1462 (nombre del Tribunal Marítimo de Barcelona), que era una recopilación de usos y costumbres seguidos en el Mediterráneo occidental, y los Roles de Olerón (Olerón, pequeña isla del canal de la Mancha).

Del primero se dice (5): "El Consulado del Mar se lo disputan Francia, Inglaterra, Italia, España y Cataluña. Lo cierto es que, a pesar de todas las teorías que se formulan para justificar su origen, el ejemplar más antiguo que se conoce está redactado en catalán y editado en Barcelona, lo que hace que se le considere catalán.

El consulado del Mar puede considerarse como un verdadero código. Contempla todas las instituciones del derecho marítimo, estableciendo los lineamientos generales y reglas de casi todas estas instituciones y describe la curiosa organización de las expediciones marítimas, en el que el espíritu de asociación estaba muy desarrollado".

El consulado del Mar es una obra notable que sirvió de antecedente a las compilaciones españolas que son antecedentes de la legislación mexicana.

(5)

Del segundo se afirma (6): "Los Roles de Olerón, recopilación de actos de notoriedad que remontaban hasta el siglo XII, aseveraban la jurisprudencia marítima en vigor en las costas francesas del océano.

No se sabe si ésta jurisprudencia emanaba de un tribunal con asiento en la isla de Olerón o si la recopilación debe su nombre al hecho que las decisiones habían sido copiadas y certificadas por un notario de esa isla. La autoridad de los Roles de Olerón se extendía a los países del norte, y hasta las riberas del Báltico. Los juicios de Damme, en Flandes; las leyes de Westcapelle, en Zelandia, y las leyes de Wisby en la isla de Gothaland, son traducciones y adaptaciones de ellos".

No debemos olvidar el desarrollo que dieron las cruzadas (hubo ocho cruzadas, desde 1096 hasta 1291) a las actividades marítimas de esta época, dando mayor impulso a las relaciones entre los pueblos asiáticos y los europeos, abriendo rutas de comunicación con el cercano oriente.

### 3.- LEGISLACION MODERNA Y CONTEMPORANEA

Dignos de mencionar en esta época según el maestro Dr. Raúl Cervantes Ahumada (7), son: La ordenanza sobre la marina (1681 de Luis XIV, las Ordenanzas de Bilbao y la Ordenanza inglesa de Cromwell.

#### a) LA ORDENANZA FRANCESA DE 1681

La ordenanza Francesa de 1681, antecedente del có-

(6)  
(7)

digo de Napoleón, a su vez influyó a nuestro código de 1890. Es un documento sumamente importante, ya que vino a llenar una gran necesidad de esa época, en virtud de que el comercio marítimo se regía, a mediados del siglo XVII, por diversas recopilaciones del derecho consuetudinario. Lo mismo ocurría en Francia, donde se aplicaban principalmente los Roles de Olerón y las Leyes de Wisby en los puertos del Atlántico, y el Guidon de la Mer y las costumbres de Marsella, en el mediterráneo. Además, aunque en mucho menor grado, tenían vigencia los usos recopilados por el Consulado del mar.

Era evidente la necesidad de una ley nacional que sistematizara y completara el Derecho marítimo. Colbert el famoso ministro de Luis XIV, logró que se instituyera una comisión encargada de redactar una ordenanza sobre comercio marítimo. Tras una labor de diez años, durante cuyo lapso se estudiaron los usos vigentes y la jurisprudencia de los distintos puertos de Francia, la comisión finalizó su trabajo y la ordenanza se promulgó en agosto de 1681 con el nombre de Ordonnance Touchant la Marine.

Se trata de una extensa reglamentación del Derecho marítimo, que regula las instituciones del Derecho privado y contiene normas de Derecho Público y procesal. Ejerció enorme influencia en la legislación europea, sirviendo de modelo, directamente o a través del Código de Comercio Francés de 1807, a las leyes marítimas de numerosos países (8).

(8)

## b) LAS ORDENANZAS DE BILBAO

Las ordenanzas de Bilbao, que rigieron entre nosotros aún después de la Independencia, son otros documentos de gran relevancia en la Historia del Derecho marítimo, por lo que a continuación las examinamos detalladamente.

El consulado de Bilbao, fundado en 1511, redactó 3 ordenanzas en 1531, 1560, 1737.

Las ordenanzas dictadas en 1531 son 40 artículos, de los cuales del 20 al 37 tratan problemas marítimos y específicamente el 36 y 37, sobre seguros y averías.

La segunda recopilación de 1560 contiene 75 disposiciones: de la 23 a 43 se regulan problemas de seguros marítimos; de la 48 a 70 también seguros, en relación a veces con las averías en general y otras con las averías gruesas, y la 47 dispone sobre los principios a seguir para lograr que el capitán obtenga dinero a fin de aprovisionar el buque.

Las de 1737 están divididas en 29 capítulos. Los que atañen al Derecho marítimo son: el 18 sobre fletamentos y conoimiento; el 21 respecto a averías gruesas el 22 de los seguros; el 23 del préstamo a la gruesa; el 24 de los capitanes, pilotos, contramaestres y marineros el 25 del piloto mayor; el 26 de los pilotos lemanes (prácticos); el 27 del régimen de la ría de Bilbao. Los demás disponen sobre el consulado y su jurisdicción.

Los autores de estas célebres ordenanzas, aprobadas por Felipe V, en 1737, y confirmadas por Fernando VII en 1814, fueron seis comerciantes de la villa de Bilbao que emplearon quince meses para terminar este trabajo y que tuvieron bien presentes las ordenanzas francesas de Luis XIV de 1673 y 1681, a juzgar por su influencia innegable en el texto de aquellos.

Aunque dictadas solamente para la Villa de Bilbao, adquirieron rápidamente autoridad en toda la península y de allí se extendieron a América, y sirvieron, por tanto, de fuente a las posteriores legislaciones de los nuevos estados americanos (9).

#### c) LA ORDENANZA INGLESA

Por último, la célebre Ordenanza inglesa de Cromwell, que tanto influyó en el desarrollo de la marina de Inglaterra, por el proteccionismo económico que importó para dicho país y aunque se hizo especialmente para los Holandeses perjudicó también a los transportistas europeos y en verdad tuvo repercusión mundial, ya que declaró que toda importación hecha a Inglaterra o sus colonias debería ser transportada exclusivamente en buques pertenecientes a Inglaterra o al país en el cual los productos transportados hubieren sido cultivados o manufacturados (10).

#### 4.- LEGISLACION MARITIMA MEXICANA

Nuestra legislación marítima vigente tiene su antecedente indirectamente en el Código de Comercio Francés de 1808, en

( 9)

(10)



virtud de que se inspiró en el Código español de 1829, reformado en 1885, donde se encuentra clara la influencia del citado Código Francés. Del ordenamiento español recojió México los antecedentes que culminaron en el Código mexicano de comercio de 1889, no obstante la influencia antes señalada, España imprimió a su legislación marítima un sello particular, en base a sus tradiciones legislativas, sin llegar a ser imitación o fiel copia del susodicho código francés, como sucedió con las legislaciones marítimas de Egipto, de 1876; de Grecia, - de 1835; de Mónaco, de 1877; de Bélgica, hasta su reforma en 1826; de Ecuador de 1882; y de Turquía de 1864 (11).

Posteriormente, la Ley de Navegación y Comercio marítimo, publicada en el Diario Oficial de la Federación de 21 de noviembre de 1963, en vigor 30 días después de su publicación derogó el libro 3o. del Código de Comercio Mexicano que regulaba la materia marítima.

A partir de esta legislación, el Gobierno Mexicano ha manifestado una preocupación constante por todo lo que se refiere al mar, como se puede apreciar por los documentos, que luego se citan relativos a diferentes materias sobre el mar:

REGLAMENTO para la práctica y el exámen de los guardiamarinas.

Regula las prácticas para los guardiamarinas, en el sentido administrativo, náutico, mariner, naval, militar, para el cuerpo de ingenieros mecánicos navales, en lo administrativo, de co-

nocimiento de las plantas propulsoras navales y generadores de energía, de operación y reparaciones de emergencia de estas plantas y el mantenimiento de las mismas; la forma en que deben ser calificados los que sustentan exámenes y las formas de recepción (Diario Oficial de la Federación del 11 de noviembre de 1964).

DECRETO por el que se aprueba la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958.

DECRETO por el que se aprueba la Convención sobre la alta mar, suscrita en Ginebra el 25 de abril de 1958.

DECRETO por el que se aprueba la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar, también de Ginebra, del 29 de abril de 1958.

DECRETO por el que se aprueba la Convención sobre plataforma continental, suscrita en Ginebra el 29 de abril de 1958.

Los cuatro decretos anteriores salieron publicados en el Diario Oficial de la Federación de 5 de enero de 1966.

DECRETO por el que se promulga la Convención sobre el mar territorial y la zona contigua, (Diario Oficial de la Federación de 5 de octubre de 1966.

DECRETO por el que se promulga la Convención sobre la alta mar, Diario Oficial de la Federación de 19 de octubre de 1966.

DECRETO por el que se promulga el texto de la Convención sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar

(Diario Oficial de la Federación de 22 de octubre de 1966).

ACUERDO que dispone que la educación que se im-  
parte en las escuelas náuticas, para capacitar en la profesión de ma-  
rino en sus diversas ramas, estará a cargo de la Secretaría de Mari-  
na (Diario Oficial de la Federación de 17 de junio de 1967).

DECRETO que reforma el 1o. y 2o. párrafos de la  
Fracc. II del artículo 18 de la Ley General de Bienes Nacionales.

Art. 18.- Son bienes de uso común:

1.- ....

2.- El mar territorial hasta una distancia de 12  
millas marinas (22, 224 metros), de acuerdo con lo dispuesto por la  
Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, las leyes que  
de ella emanen y el derecho Internacional (Diario Oficial de la Fede-  
ración de 26 de diciembre de 1969).

De acuerdo con nuestro modesto criterio creemos  
que se debe dar todavía mucha más importancia a la explotación de  
todos los recursos marítimos, cuestión, que por demás está decirlo,  
nuestro país ha casi olvidado durante siglos, pues ello traería no  
sólo la solución del problema de carácter alimenticio de la población  
mexicana, sino que México se podría convertir en explotador de gran  
importancia mundial de los cuantiosos recursos marinos diseminados  
en sus 10,000 kilómetros de costa.

CAPITULO 1  
BIBLIOGRAFIA

- 1.- DANIEL DANJON. Tratado de Derecho Marítimo. de Luis Aguirre Fanaique. Madrid, 1931, págs. 5, 6 y 7.
- 2.- HECTOR SCHULDREICH TALLEDA. Derecho de la Navegación  
Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales,  
Buenos Aires, 1963, pág. 5.
- 3.- ANTONIO SCIALOJA. Sistema del Derecho de la Navegación  
Ediciones Jurídicas Europa-América, Buenos  
Aires, 1950, pág. 66.
- 4.- SCIALOJA. Ob. cit. num. 3, págs. 67 y 68.
- 5.- SCHULDREICH TALLEDA. Ob. cit. num. 2 pág. 5.
- 6.- GEORGES RIPERT. Compendio de Derecho Marítimo. Trad. de  
Pedro G. San Martín, Tipográfica Editora  
Argentina, Buenos Aires, 1954, pág. 19.
- 7.- DR. RAUL CERVANTES AHUMADA. Derecho Marítimo. Ediciones  
Herrero, S. A. pág. 13.
- 8.- ENCICLOPEDIA JURIDICA OMEBA. Ed. Bibliográfica Argentina  
1964, Tomo XXI, pág. 130.
- 9.- Ob. cit. núm. 8 tomo XXI, pág. 130.
- 10.- ALFRED THAYERMAHAN. The influence of sea power upon history  
1660-1783, Mathuen Londres, 1965, pág. 60.
- 11.- Ob. cit. núm. 8 tomo XII, pág. 786.

## CAPITULO II

### HISTORIA DE LOS PASAPORTES.

1. - Breve comentario.
2. - Concepto y funciones del Pasaporte
3. - Requisitos para la obtención del Pasaporte.
4. - Forma de los Pasaportes.
5. - Clases de Pasaportes.
6. - Visado de los Pasaportes.
7. - Breve comentario acerca de los Pasaportes en México.
  - a) Época Colonial.
  - b) Época Independiente.
8. - El Pasaporte:
  - a) Su Fundamento en la Legislación Mexicana.
  - b) Pasaporte. - Facultad de Expedición.

## CAPITULO II

### HISTORIA DE LOS PASAPORTES

#### 1. - Breve comentario

##### Identificación

Si la identificación es "la acción y efecto de reconocer si una persona es la misma que se supone o se busca" y en estos breves comentarios vamos a tratar de hacer una pequeña y sintética historia con relación a los pasaportes, creemos necesario primero escribir algo acerca de la identificación, que es una de las finalidades esenciales que se persiguen con la expedición del documento llamado pasaporte.

En virtud de la necesidad de la identificación humana, que desde tiempos remotos el hombre ha tenido, es decir saber quién era quién, para poder diferenciarlo de los demás, se ha recurrido a diversos métodos o sistemas, de acuerdo con la evolución en general y las necesidades de las sociedades a través del tiempo.

Dentro de los sistemas de que el hombre se ha valido para la identificación humana se encuentran el nombre (signo exterior de individualidad), el tatuaje, las marcas particulares, la fotografía identificativa, la antropometría, inyección subcutanea, exposición en la picota, películas, grabación, teléfono, televisión, radio, dactiloscopia, etc.

De los métodos o sistemas anteriormente señalados para la identificación humana ninguno resolvía el problema en forma

indubitable, además de que algunos son complejos y de costosa aplicación, como el de la dactiloscopia. Sin embargo, creemos que en la actualidad todavía se emplean, si no todos la mayoría de dichos métodos o sistemas para la plena identificación humana. (1)

## 2.- CONCEPTO Y FUNCIONES DEL PASAPORTE.

Concepto.- En términos generales podemos decir que la palabra pasaporte tiene dos acepciones; una restringida y otra amplia.

En la primera acepción se dice que el pasaporte significa la licencia que se concede a los militares en viaje con itinerario fijo, para que se les ayude durante aquel con asistencias y bagajes en los lugares de tránsito; y la segunda más completa y moderna, se refiere a la licencia o despacho por escrito que, previos determinados requisitos, se da por las autoridades competentes para poder pasar libre y seguramente de un país a otro. Concepto importante este último, de considerable valor en el derecho internacional, principalmente. Asimismo se afirma también que el pasaporte es el documento de protección y seguridad mediante el que los viajeros acreditan su personalidad.

También se dice que es el documento personal e intransferible que sirve para poder pasar libre y seguramente de un país a otro.

Antiguamente, se exigía pasaporte hasta para ir des-

(1)

indubitable, además de que algunos son complejos y de costosa aplicación, como el de la dactiloscopia. Sin embargo, creemos que en la actualidad todavía se emplean, si no todos la mayoría de dichos métodos o sistemas para la plena identificación humana. (1)

## 2.- CONCEPTO Y FUNCIONES DEL PASAPORTE.

Concepto.- En términos generales podemos decir que la palabra pasaporte tiene dos acepciones; una restringida y otra amplia.

En la primera acepción se dice que el pasaporte significa la licencia que se concede a los militares en viaje con itinerario fijo, para que se les ayude durante aquel con asistencias y bagajes en los lugares de tránsito; y la segunda más completa y modernista, se refiere a la licencia o despacho por escrito que, previos determinados requisitos, se da por las autoridades competentes para poder pasar libre y seguramente de un país a otro. Concepto importante este último, de considerable valor en el derecho internacional, principalmente. Asimismo se afirma también que el pasaporte es el documento de protección y seguridad mediante el que los viajeros acreditan su personalidad.

También se dice que es el documento personal e intransferible que sirve para poder pasar libre y seguramente de un país a otro.

Antiguamente, se exigía pasaporte hasta para ir des-

(1)



de una Ciudad a otra, dentro de un Estado. Las ideas liberales y especialmente el principio de libertad de circulación y tránsito fueron acabando con estas barreras que significaban trabas y dificultades para el tráfico moderno; pero las últimas guerras de carácter universal, las suspicacias nacionales que trae aparejada la proliferación del espionaje y otros riesgos, hicieron indispensable el mantenimiento de los pasaportes para el traslado personal de un país a otro. Actualmente, puede asegurarse que es imposible pasar del territorio de un estado al de otro sin ir provisto de dicho requisito, autorizado debidamente por los representantes de uno y otro país.

### FUNCIONES DEL PASAPORTE

De conformidad con los conceptos que anteriormente se dieron de la palabra pasaporte, fácilmente se puede deducir que éste tiene una doble función; la de ser un medio de identificación, ya que sirve a su titular para identificar su persona.

Además, no sólo se obtiene la protección de las autoridades diplomáticas y consulares de su país en el extranjero, sino también la de la identificación y protección de las autoridades de la nación a donde se traslada, y permite a éstas conocer con exactitud la clase, condición y circunstancias de las personas que a su territorio llegan, lo que facilita una labor de policía de carácter defensivo. De aquí la importancia del visado o autorización que en el pasaporte se extiende por las autoridades consulares del país a donde se traslada el portador y que permite a éste la entrada en el territorio.

### 3.- REQUISITOS PARA LA OBTENCION DEL PASAPORTE

Los requisitos para la obtención de un pasaporte son generalmente los mismos que exigen todos los países, con ligeras variantes que generalmente no son de fondo.

Así podemos decir que para la obtención de un pasaporte es necesaria una solicitud que se dirige a las autoridades competentes del país de origen o de la residencia habitual del solicitante, con expresión del nombre, apellidos, edad, estado, domicilio y nacionalidad de éste, y los demás requisitos que juzquen necesarios para su identificación. Asimismo, puede exigirse también la expresión del nombre y circunstancias personales del cónyuge si el solicitante es casado, y de sus hijos, si los tuviere. En algunos países, se exige la justificación documental de las circunstancias expuestas, y, desde luego, la firma del solicitante y la presentación de un número determinado de fotografías del mismo.

La autoridad u oficina receptora de la solicitud después de registrarla y darle el número correspondiente, practica las diligencias para justificar la identidad de la persona que pide el pasaporte, y si dan resultados satisfactorios, propone a la autoridad correspondiente la concesión del mismo, el cual, se expide garantizando dicha identidad, no sólo con la firma y fotografía, sino también con las huellas dactilares del titular (2).

Los pasaportes se dan por un plazo determinado de vigencia, generalmente de un año, y pueden ser prorrogados a ins-

(2).

tancia de quién los obtuvo, si no hay obstáculo para ello.

El pasaporte, siendo tan solo un permiso de paso no autoriza la permanencia en el Estado extranjero; para lograrla, deberá el interesado cumplir con otra finalidad solicitando a las autoridades locales competentes un 'permiso de residencia'.

Existen dos casos en los cuales el Derecho Internacional público ha llegado a un punto de acuerdo: 1o. el de los "refugiados" y "apátridas"; 2o. el de los países fronterizos.

En el primer caso, ellos quedan sometidos a un régimen internacional de pasaportes.

En el segundo caso, tienden a suprimirse por declaraciones y acuerdo mutuos. Todos los demás casos quedan bajo la competencia exclusiva del Derecho Interno de cada Estado. (3)

#### 4. - FORMA DE LOS PASAPORTES

Generalmente la forma de los pasaportes suele ser la de un pequeño cuaderno con tapas gruesas en una de las cuales va impresa la palabra pasaporte, o su equivalente y a veces el escudo o emblema del país que lo expide. En sus hojas se consignan los datos generales del interesado, y se adhiere su fotografía. También se anota el visado de la nación o naciones a donde el portador se dirija, y finalmente los refrendos. (4)

#### 5. - CLASES DE PASAPORTES

Según su naturaleza, pueden ser de distintas cla-

ses; los principales son: diplomáticos, ordinarios, individuales y colectivos. Diplomático es un pasaporte privilegiado que se concede a Jefes de Estado, miembros de los gobiernos, altos funcionarios civiles y militares, dignatarios, eclesiásticos, embajadores, ministros plenipotenciarios, encargados de negocios, secretarios de embajadas y legaciones, agregados militares, comerciales y diplomáticos y, en general, a todos los que forman parte de una misión permanente o extraordinaria acreditada en otro país. También se concede esta clase de pasaporte a los cónsules, agentes consulares, secretarios y cancilleres de los consulados. Este documento da mayores facilidades que el ordinario a su portador y está rodeado de ciertas excenciones y privilegios.

Pasaporte ordinario es el que generalmente se concede por las autoridades de un gobierno a los nacionales o residentes de su país para trasladarse a otro durante un período más o menos largo de tiempo.

Pasaporte individual es el que sirve para una sola persona y colectivo, el que puede utilizarse por varias. El primero es la regla general, y el segundo constituye la excepción y se otorga a miembros de una misión diplomática especial o a los de una familia que habita en un mismo domicilio, pero con cierta limitación en el parentesco, que ha de ser generalmente de cónyuges, padres, hijos o hermanos; se expide a nombre del jefe de la misión o del cabeza de la familia, con expresión y antecedentes de los miembros que constituyen una u otra. Hay muchos países que solo admiten los pasapor-

tes individuales.

## 6. - VISADO DE LOS PASAPORTES

El pasaporte por si solo no es suficiente para la entrada en otro país; precisa el visado de las autoridades diplomáticas o consulares de éste último en el territorio o lugar del Estado donde el pasaporte es expedido. El visado diplomático se concede, por regla general, sin dificultad alguna a las autoridades y funcionarios a quienes se expide pasaporte de la misma clase. El visado ordinario puede ser comercial o de turista. El primero se expide a las personas que se trasladan a otro país por asuntos mercantiles o industriales y, el segundo, a las que hacen el viaje únicamente por motivos de instrucción o recreo. Finalmente el visado político suele darse a aquellas personas perseguidas en su país por motivos ideológicos o actividades políticas, a las que generalmente no se expide pasaporte por las autoridades de su gobierno; y se les da el visado sobre otro documento de identidad o sobre un pasaporte que para este caso suele librarse de acuerdo con lo establecido por la sociedad de naciones, que se denomina pasaporte "Nansen", en atención al nombre de su iniciador.

Los efectos de entrar en un país sin ir provisto de pasaporte, y aún llevándolo, sin haber obtenido el visado correspondiente, son muy distintos, según la condición de la persona portadora de aquel, y pueden llegar desde una simple advertencia hecha por mediación de la representación diplomática o consular del país de origen, para que se provea de dicho documento a la persona que carece de él,

hasta la expulsión del territorio sin perjuicio de otras medidas de índole penal que puedan adoptarse si resulta que quien ha incurrido en la falta persigue otras finalidades, incompatibles con la seguridad, la independencia o los intereses del país donde ha penetrado.

Con independencia de la existencia de pasaporte, el que busca en otro país asilo o refugio contra la persecución de la justicia por delitos de tipo común hállase sujeto a las regulaciones de los tratados de extradición. (5)

## 7. - BREVES COMENTARIOS ACERCA DE LOS PASAPORTES EN MEXICO

### a) EPOCA COLONIAL

Antes de la independencia de México, la inmigración europea hacia América tuvo sus causas en las riquezas naturales, fauna y agricultura, así como las propicias condiciones geográficas de la tierra, sin que en este tiempo se le diera suma importancia a las cuestiones migratorias desde el punto de vista de la exigencia de algún documento que acreditara la entrada y salida de individuos de la nueva España, ya que los que llegaban del exterior se arraigaban en estas tierras y para los nativos americanos les era imposible emigrar en primer lugar, por su desconocimiento de otros Estados y, en segundo, por no contar con los medios adecuados y además estar sujetos al yugo extranjero. Por tanto, en esta época era de poca, o ninguna importancia, por su escaso interés, el hecho de que las personas contaran con un documento para su identificación al entrar o salir del país, además los pocos que pudieron salir eran fácilmente

identificables.

## b) EPOCA INDEPENDIENTE

"Apenas iniciado el movimiento de Dolores y en medio de la confusión de los primeros momentos Don Miguel Hidalgo intenta en Guadalajara, en diciembre de 1810, la organización de un gobierno, con dos secretarios, uno con carácter indeterminado de Estado y de Despacho, y el otro, el de Gracia y Justicia, nombrado para el primero a Don Ignacio López Rayón y para el segundo a Don José María Chico, la firma del primero se encuentra publicada en los bandos emitidos por Hidalgo como Generalísimo de América, entre ellos el del 6 de diciembre de 1810 que abolió la esclavitud". (6)

La Constitución de Apatzingán expedida el 22 de octubre de 1814 fué la primera que fijó las bases para la organización del poder público, según podemos deducir del artículo 7o. de dicho ordenamiento que señala: "la base de la representación nacional es la población, compuesta por los naturales del país y de los extranjeros que se reputen ciudadanos" y en el artículo 13, complementando lo anterior, se indica: "se reputan ciudadanos de esta América todos los nacidos en ella". Desde entonces se conoce la calidad de ciudadano por naturalización llenando determinados requisitos, como se puede establecer de lo que se afirma en el art. 14 del ordenamiento indicado, que establece: "los extranjeros radicados en este suelo que (6)

profesen la religión católica y no se opongan a la libertad de la Nación, se reputarán también como ciudadanos, en virtud de carta de naturaleza que se les otorgue y gozarán de los beneficios de esta Ley!"  
(7)

El origen de la facultad discrecional que tiene la Secretaría de Relaciones Exteriores para el otorgamiento de pasaportes lo podemos remontar en la Soberana Junta Provisional Gubernativa cuando, al consumarse la Independencia, aprobó el reglamento de 8 de noviembre de 1821, para el Gobierno interior y exterior de las Secretarías de estado y del Despacho Universal, fijando en él la competencia y organización de las cuatro que creaba y que fueron: la de Relaciones Exteriores e Interiores, la de Justicia y Negocios Eclesiásticos, la de Hacienda Pública y la de Guerra, con encargo, esta última de la perteneciente a marina. (8)

En la sesión del 17 de diciembre de 1821, de la Soberana Junta Provisional Gubernativa, conforme a un dictamen formulado por Iturbide, se proponía:

- a). Que no se dieran pasaportes por tres meses para salir del Imperio.
- b). Que se suspendiese su expedición.
- c). No debería ser una suspensión de carácter total, sino de carácter parcial.
- d). Que a todos se les garantice su seguridad per-

(7)

(8)



sonal y sus propiedades, por medio de las providencias y auxilios que el Gobierno estime más oportunos.

Estas propuestas fueron desechadas momentaneamente y se fijó la sesión del 20 de diciembre de 1821 para su resolución, pero tampoco en ésta se llegó a ningún acuerdo, hasta la sesión de los días 9 y 10 de enero de 1822, es cuando se analiza la proposición de suspender los pasaportes por tres meses para salir al extranjero y, después de una serie de discusiones, se propusieron las siguientes resoluciones:

1o. Supuesta la suspensión de pasaportes, debe declararse que esta disposición no debe afectar a los particulares, dejando a salvo sus bienes o posesiones establecidas, para responder de cualquier fraude por su salida al extranjero, asegurándole la devolución de los mismos a su retorno.

2o. No debe entenderse que esa suspensión de pasaportes cause un trastorno a la extracción de caudales para el comercio, pues se permitirá que todo aquel que haya introducido efectos comerciales obtenga tanta cantidad, cuanto el valor de la importación, lo que hubiera pagado derechos en las aduanas de entrada en el Imperio, certificándolo el Gobierno por medio de registros ....

3o. Para que no se haga ilusorio, el efecto de la suspensión de los pasaportes, la Regencia debe disponer una orden de responsabilidad con pena de privación de empleo a las autoridades de los puertos si por su culpa u omisión, alguna persona saliere del te

rritorio del imperio sin pasaporte, refrendado después de cada providencia....(9)

De lo anteriormente expuesto se deduce que una de las principales funciones impuestas por la Junta Provisional a la Secretaría de Relaciones Exteriores e Interiores es la de expedir pasaportes a las personas que se ausentaban del Imperio.

En 1823 el Ejecutivo promulga un decreto por medio del cual todos los extranjeros residentes en la República Mexicana legalizarán su estancia en el país.

Asimismo, deseando el supremo poder Ejecutivo evitar los inconvenientes que se causaban tanto a los extranjeros como a los nacionales que necesitaran salir de la República, el 30 de julio de 1824, siendo Secretario de Relaciones Exteriores Don Lucan Alamán, promulgó una circular mediante la cual los extranjeros residentes en la República Mexicana y que desearan salir de ella solicitaran este documento ante su Consulado General, o en caso de no tener representante consular o diplomático, llevarían al cabo su gestión por medio del Gobernador del Estado donde residiesen; los mexicanos que desearan salir al extranjero, debían concurrir al Supremo Gobierno para obtener un pasaporte debidamente visado por el Cónsul de la Nación a donde se dirigiesen, además las autoridades portuarias tenían que observar que los extranjeros que arribasen a suelo mexicano, exhibieran el correspondiente pasaporte. (10)

De lo anterior se puede deducir, además, la facultad

(9)

(10)

delegacional que en determinados casos realizaba la Secretaría de Relaciones Exteriores en algunos Gobiernos de los Estados, en cuanto a la expedición o visa de pasaporte, como también se puede corroborar lo anterior cuando en el Reglamento que en el año 1828, expide Juan González Cabofranco, Gobernador del Estado de Puebla, donde enuncia las bases esenciales sobre las cuales se fundamenta el pasaporte actual; toma en cuenta las consideraciones acerca de los extranjeros - que penetran al territorio nacional, así como los que se ausenten, y en el artículo segundo señala: "que todo extranjero antes de desembarcar en cualquier puerto de los Estados Unidos Mexicanos, declarará a las autoridades portuarias, su nombre, edad, estado civil, así como el punto de su procedencia y el de su destino, el objeto de su viaje, establecimiento de su residencia, acompañado de su familia o por su cuenta, profesión, etc. Estos datos amparaban tanto a la esposa como a los hijos. En el artículo 12 del ordenamiento citado se formula la atribución concedida a los Gobernadores de los Estados para obligar a salir a los extranjeros que violaran las prevenciones de este decreto, y el artículo 14 expresa que también serán expulsados por el Gobierno del Distrito o Territorios, los extranjeros declarados no gratos o vagos, conforme al artículo 18 de la Ley del 3 de marzo de 1828. (11)

Con motivo de la expedición de la constitución de 1857, fué expedido el Reglamento para el Gobierno interior de la Secretaría de Estado y del Despacho de Relaciones Exteriores e Interiores, por conducto del Ministro Don Luis de la Rosa, el 12 de agosto (11)

de 1858, sobresaliendo los registros para el control de entrada y salida de los extranjeros, tomando nota de los registros y cartas de seguridad concedidos, determinando con ello, no sólo el número de extranjeros que se concentraban en la República, sino también averiguar el número de residentes e investigar su procedencia.

Sobresale, además, la garantía de libre tránsito concedido a las personas dentro de la República consignado en el artículo once de la Constitución de 1875, al fundamentarlo como uno de los derechos esenciales del hombre. (12)

Es hasta el año de 1861, cuando Don Benito Juárez expide un Decreto por medio del cual los extranjeros residentes en la República Mexicana acreditaban su nacionalidad, por medio de una matrícula expedida para tal efecto por la Secretaría de Relaciones Exteriores y gozar de los Derechos y prerrogativas que se les brindaba, en virtud de Leyes y tratados internacionales, firmados por pactos de reciprocidad, teniendo así un control más exacto de los mismos y establecer en cualquier caso su legal estancia en el país. (13)

Con la llegada de Maximiliano al Imperio, se expidió un Decreto para conceder matrícula a los extranjeros residentes en la República, concediéndoseles un plazo de cuatro meses para su inscripción recalcándose que ninguna autoridad reconocería al extranjero residente en el Imperio si no exhibía su certificado de matrícula otorgado por la Secretaría de negocios extranjeros a cargo del Subse-

(12)

(13)

cretario J. M. Truyol. (14)

El 6 de diciembre de 1866, Don Benito Juárez expide por conducto del Secretario de Relaciones Exteriores; Don Miguel Lerdo de Tejada, en la ciudad de Chihuahua, un Decreto sobre certificación de matrícula concediendo a los extranjeros un plazo de tres meses para su inscripción, habiendo similitud de requisitos con los anteriormente expedidos por él. (15)

El 11 de abril de 1870, Juárez expide otro Decreto, mediante el cual todas las cartas de naturalización concedidas a los extranjeros que pretendían adquirir la nacionalidad mexicana, serían extendidas por el presidente de la República, en papel común, marcado con el sello del Ministro de Relaciones, derogando así, el artículo tercero de la ley de 10 de septiembre de 1846, de acuerdo con lo anterior la expedición de las cartas de naturalización era facultad exclusiva del ejecutivo. El 30 de noviembre de 1870, Don Sebastián Lerdo de Tejada expide una circular donde se faculta a los Gobernadores de los Estados y Jefes Políticos de la Baja California, para que por su conducto, otorgasen pasaportes a las personas de aquellos lugares que se lo solicitasen y, además en los puertos, islas o zonas militares se encomendaba esta misión a los Capitanes de puerto o Comandantes militares; lo anterior se originó como consecuencia de la dificultad económica que existía en las personas vecinadas en provincia para trasladarse al Distrito Federal, dicha circular se fundaba en el artículo

(14)

(15)

2o. de la Constitución de 1857, con objeto de no restringir la libertad de tránsito por el interior de la República. (16)

El 4 de diciembre de 1873, Don José Ma. Lafragua, Secretario de Relaciones Exteriores expide una circular sobre los extranjeros perniciosos, aquí localizamos la facultad de expulsión, que se originó cuando México se constituyó en la forma republicana el 23 de diciembre de 1824, los mismos legisladores que días antes habían sancionado la Constitución de 1824, dictaban la primera Ley, que consignaba la expresada facultad transcrita posteriormente en la Ley de 22 de febrero de 1832 sancionada en 1843, así como en el artículo 33 de la Constitución de 1857.

El 28 de mayo de 1886, Don Porfirio Díaz expide la Ley de extranjería y Naturalización, teniendo a Don Ignacio L. Vallarta a su máximo forjador; esta Ley reglamenta convenientemente la naturalización de los extranjeros, la expatriación, derechos y obligaciones de los mismos. (17)

Estas eran las condiciones en que se encontraba la población del territorio nacional, a fines del siglo pasado y principios del actual, donde los regímenes impuestos durante los años de gobierno de Don Porfirio Díaz y los constantes movimientos internos del país, originan falta de datos en relación con el pasaporte en ese tiempo debido principalmente a las luchas internas de la revolución, donde los mexicanos lejos de pensar en salir al extranjero, se aprestaron

(16)

(17)

a participar en la lucha por el triunfo de sus legítimos derechos.

Por último el 12 de abril de 1938, Don Lázaro Cárdenas, expide el reglamento para la expedición y Visa de pasaportes, actualmente en vigor.

## 8. - EL PASAPORTE

### a) (Su fundamento en la legislación mexicana)

1.- La Constitución.- El fundamento legal principal lo encontramos en la Carta Magna en su artículo 11 en el que señala: "Todo hombre tiene el derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia, sin necesidad de carta de seguridad, pasaporte, salvoconducto u otros requisitos semejantes, el ejercicio de éste, estará subordinado a las facultades de la autoridad judicial, en los casos de responsabilidad criminal o civil y a las autoridades administrativas por lo que toca a las limitaciones que impongan las leyes sobre emigración e inmigración y salubridad general de la República, o sobre extranjeros perniciosos residentes en el país".

### b) PASAPORTE

#### FACULTAD DE EXPEDICION

Después de la constitución el fundamento para la expedición de pasaportes lo encontramos en la Ley de Secretarías y Departamentos de Estado expedida el 23 de diciembre de 1958 por el Lic. Don Adolfo López Mateos, donde en el artículo tercero se facul-

ta a la Secretaría de Relaciones Exteriores, en su fracción segunda para: "dirigir el Servicio Exterior en sus aspectos diplomático y consular, en los términos de la Ley del Servicio Exterior mexicano, y por conducto de los agentes del mismo, velar en el extranjero por el buen nombre de México, impartir protección a los mexicanos, ejercer funciones federales y de registro civil, auxiliar al departamento respectivo en la promoción del turismo, adquirir, administrar y conservar las propiedades de la Nación en el extranjero".

Lo anterior se complementa con el Reglamento para la expedición y visa de pasaportes de 12 de abril de 1938 reformado por Decretos de 18 de marzo de 1941 y 13 de julio de 1950, donde se determina categóricamente que "En la República Mexicana únicamente el Ejecutivo de la Unión por conducto de la Secretaría de Relaciones Exteriores, tendrá facultad para la expedición de pasaportes (artículo 13).

De lo anterior se desprende que el Ejecutivo se auxilia de la Secretaría de Relaciones Exteriores, (C. Secretario) en el otorgamiento de pasaportes quien a su vez delega sus facultades en departamentos (C. jefes) divididos por las secciones diplomáticas y consulares de las que depende el Departamento de Pasaportes, Consulados, Legaciones y Embajadas.

Lo anterior se corrobora con lo que especifica el artículo 15 del Reglamento citado al decir; "Que en auxilio del ejecutivo federal y para los casos expresamente previstos por este Reglamento,



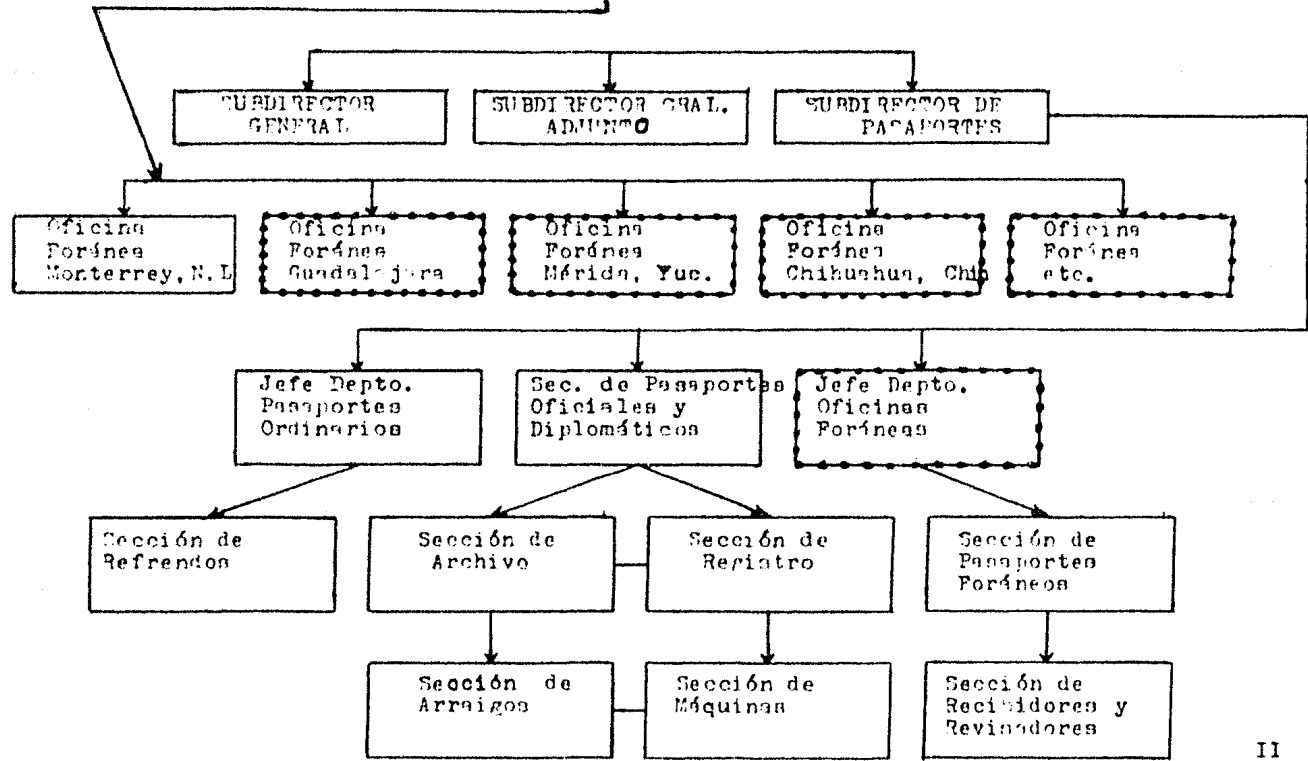
los gobernadores de los estados y territorios federales y los funcionarios del Servicio Exterior, teniendo los primeros la facultad de conceder el pasaporte ordinario a las personas que expresamente cumplan con lo previsto en las disposiciones emanadas para tal efecto, debiendo obtener autorización expresa de la Secretaría de Relaciones Exteriores siendo el pasaporte ordinario de carácter provisional". Actualmente, y desde principios de 1974, por una reorganización interna en la Dirección General del Servicio Consular se creó la Subdirección de Pasaportes dependiente de aquella con el fin de dar un servicio al público mas expedito dividiéndose en departamentos oficinas y secciones en la forma en que aparece en el organigrama que con el número 18 presentamos en seguida, haciendo la aclaración que los departamentos, oficinas y secciones que aparecen punteados no se han puesto en práctica pero ya están en estudio para ello, según nos fué informado en la Dependencia Gubernamental señalada con anterioridad, lo que creemos será de gran beneficio para el público que tiene necesidad de solicitar pasaporte, en virtud de que ya no será necesario venir hasta la capital para solicitarlo, y sea concedido.

Como dato complementario que creemos oportuno anotar es que en 1974, el Departamento de pasaportes expidió 205,199 pasaportes ordinarios lo que equivale a un promedio de 17,099 pasaportes mensuales, o sea 566 pasaportes ordinarios expedidos diariamente, y según la persona que nos dió este dato estadístico en el presente año (1975), se espera que haya un incremento de tres veces lo anterior lo que nos parece exagerado y hasta cierto punto de vista nos

hace creer que es demasiado el turismo mexicano hacia el exterior,  
cosa que no sabemos hasta que punto beneficia o perjudica al país.

C. SUBSECRETARIO

DIRECTOR GRAL. DEL SERVICIO CONSULAR



## CAPITULO II

### BIBLIOGRAFIA

1. - Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo XIV, págs. 745 a 760.
2. - Enciclopedia Cultural Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana. México 1957, págs. 260 y 261.
3. - Ob. cit. núm. 1, Tomo XXI, págs. 599 a 601.
4. - Diccionario Enciclopédico UTEHA. Tomo VIII, pág. 198.
5. - Enciclopedia Cultural UTEHA. Tomo XII, pág 261.
6. - Gabino Fraga Derecho Administrativo, Editorial Porrúa Undécima Edición, 1966 México, pág. 187.
7. - "Constituciones de México" Edición Facsimilar, Secretaría de Gobernación, México 1957.
8. - Gabino Fraga; Ob. Cit. núm. 6 pág. 187.
9. - "Diario de Sesiones de la Junta Provisional Gubernativa del imperio mexicano", imprenta de Don Alejandro Valdez 1821, México, págs. 160, 173, 213 y 214.
10. - Circular expedida por Don Lucas Alamán, 30 de junio de 1824, primera Secretaría de Estado; Relaciones Exteriores, sección de Gobierno, 359; LAF, México.
11. - Reglamento, para el Ramo de pasaportes, 1828 Puebla, Recopilación de datos, Biblioteca Nacional.
12. - Memoria Secretaría de Relaciones Exteriores, 1858, México.
13. - Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, México, Don Benito Juárez, datos recopilados Biblioteca Nacional, 1861.

## CAPITULO II

### BIBLIOGRAFIA

1. - Enciclopedia Jurídica OMEBA. Tomo XIV, págs. 745 a 760.
2. - Enciclopedia Cultural Unión Tipográfica Editorial Hispano Americana. México 1957, págs. 260 y 261.
3. - Ob. cit. núm. 1, Tomo XXI, págs. 599 a 601.
4. - Diccionario Enciclopédico UTEHA. Tomo VIII, pág. 198.
5. - Enciclopedia Cultural UTEHA. Tomo XII, pág. 261.
6. - Gabino Fraga Derecho Administrativo, Editorial Porrúa Undécima Edición, 1966 México, pág. 187.
7. - "Constituciones de México" Edición Facsimilar, Secretaría de Gobernación, México 1957.
8. - Gabino Fraga; Ob. Cit. núm. 6 pág. 187.
9. - "Diario de Sesiones de la Junta Provisional Gubernativa del Imperio mexicano", imprenta de Don Alejandro Valdez 1821, México, págs. 160, 173, 213 y 214.
10. - Circular expedida por Don Lucas Alamán, 30 de junio de 1824, primera Secretaría de Estado; Relaciones Exteriores, sección de Gobierno, 359; LAF, México.
11. - Reglamento, para el Ramo de pasaportes, 1828 Puebla, Recopilación de datos, Biblioteca Nacional.
12. - Memoria Secretaría de Relaciones Exteriores, 1858, México.
13. - Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, México, Don Benito Juárez, datos recopilados Biblioteca Nacional, 1861.

- 14.- Decreto sobre matrícula de extranjeros "Secretaría de Estado y Negocios Extranjeros.
- 15.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, "Cartas de Naturalización" México 1870.
- 16.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1870.
- 17.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, 1873. México.
- 18.- Organigrama proporcionado por la Dirección General del Servicio Consular de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

- 14.- Decreto sobre matrícula de extranjeros "Secretaría de Estado y Negocios Extranjeros.
- 15.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, "Cartas de Naturalización" México 1870.
- 16.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, México 1870.
- 17.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores, 1873. México.
- 18.- Organigrama proporcionado por la Dirección General del Servicio Consular de la Secretaría de Relaciones Exteriores.

## CAPITULO III

### EL CONVENIO SOBRE EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD MARITIMA.

1. - Origen del Convenio
2. - Necesidad del Convenio
3. - El Convenio es Ley Suprema de la Unión de acuerdo con el artículo 133 Constitucional.
4. - Breves comentarios al Convenio 108 de la O. I. T.
5. - Países que han ratificado el Convenio 108
6. - Bibliografía.



## CAPITULO III

### EL CONVENIO SOBRE EL DOCUMENTO DE IDENTIDAD MARITIMA.

#### 1.- ORIGEN DEL CONVENIO

El origen del convenio se encuentra en una recomendación adoptada por la Comisión Paritaria Marítima en su decimocoava reunión (Paris, octubre de 1955) donde se examinó una propuesta relativa a documentos de identidad de la gente de mar, presentada por el grupo de marinos y apoyada por una declaración de la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, así como por una resolución del Sindicato de Oficiales de Puente y de Máquinas del Reino Unido (1).

#### 2.- NECESIDAD DEL CONVENIO

El convenio o el establecimiento de normas internacionales relativas a la forma y al contenido de las tarjetas nacionales de identidad para los marinos y su reconocimiento recíproco, contribuirá en gran medida a disminuir las dificultades e inconvenientes con que tropezaban los marinos para pasar sus licencias en tierra, en los puertos extranjeros o en relación con sus viajes de tránsito o de repatriación.

Tales normas también eliminarán la necesidad de concluir convenios bilaterales, como han sido adoptados por algunos países para allanar dichas dificultades (2).

(1)

(2)

El ilustre maestro Dr. Raúl Cervantes Ahumada (3), en su magnifico tratado de Derecho Marítimo ya indicado en páginas anteriores señala en relación con el régimen de identidad de la gente de mar "Aun el problema de la identidad de los marinos ha alcanzado repercusiones internacionales. Los pasaportes ordinarios suelen ser recogidos por las autoridades de los puertos donde los marineros llegan de paso, y después suelen presentarse dificultades para la identificación. Esto ha preocupado a la Oficina Internacional del Trabajo que elaboró un "Convenio relativo a los documentos nacionales de iden tidad de la gente de mar" convenio que fué ratificado por nuestro país en 1962 ...y en seguida dice el maestro Cervantes Ahumada: Todo - - miembro de la Organización Internacional del Trabajo que haya ratifi- cado el convenio se considerará obligado a otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión marinera un documento de identidad de la gen te de mar (artículo 2), y más adelante afirma: la idea rectora del con- venio es que el documento de identidad no pueda ser retenido por auto- ridad alguna y que su portador deba ser readmitido en cualquier mo- mento en el territorio correspondiente a la autoridad que haya expedi- do el documento".

Por lo anterior se puede deducir que otra de las ra- zones que dieron origen al convenio señalado es que siempre que los marineros u oficiales, o en general la gente de mar al llegar a los dis- tintos puertos, se les recoqñ su pasaporte, lo que daba origen a que anduvieran ya sea en el mismo puerto o en las ciudades cercanas a él, sin identificación alguna, lo que les ocasionaba diversos problemas,

mismos que ahora se han terminado en virtud de que el documento de identidad marítima nacional es de carácter personalísimo y no debe ser recogido por ninguna autoridad (de países que hayan ratificado el convenio, desde luego), por tanto, la gente de mar al desembarcar -- siempre deberá llevar consigo dicho documento, con lo que se evitan los consiguientes problemas de identificación, asimismo, se facilita su fácil repatriación o readmisión en el país o territorio correspondiente a la autoridad que le expidió dicho documento.

3.- EL CONVENIO ES LEY SUPREMA DE LA UNION, DE ACUERDO CON EL ARTICULO 133 CONSTITUCIONAL.

El convenio es ley suprema de la unión en virtud de que se llenaron todos los requisitos que señala el artículo 133 constitucional, en efecto, para que los convenios internacionales puedan ser válidos y formar parte de nuestra vida normativa como lo señala la Constitución en el artículo señalado es necesario:

- 1.- Que haya un tratado, celebrado por el Presidente de la República.
- 2.- Que dicho tratado esté de acuerdo con la constitución .
- 3.- Que sea aprobado por el Senado.

El convenio 108 de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas, adoptado en Ginebra Suiza, el 13 de mayo de 1958, fué aprobado por la H. Cámara de Senadores el 29 de septiembre de 1960, publicado en el Diario

Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1960, ratificado el 30 de enero de 1961, por el C. Presidente de la República y promulgado el 12 de julio de 1962, por el primer mandatario de la nación, además, dicho convenio está de acuerdo con la Constitución, pues no se opone a ella en ninguno de sus artículos, por tanto, de acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es ley suprema de toda la Unión, a mayor abundamiento, siendo nuestra constitución de las que los tratados se transforman en derecho local a través de un acto legislativo según afirma el distinguido maestro César Sepúlveda (4) y este ya se produjo según probamos anteriormente, por ello tiene plena validez y es ley de toda la Unión y por tanto ley interna, asimismo, ya no podrán oponerse a la validez del convenio internacional objeciones fundadas en el derecho local, sino que el conflicto se presenta entre unas leyes y otras, pero todas de índole interna y como además en nuestro sistema jurídico la Suprema Corte de Justicia de la Unión ha sostenido en diversas tesis el principio de la Supremacía Constitucional y el deber de las autoridades de regirse por sus dictados, aunque para ello incurran en desobediencia de la legislación secundaria y el convenio 108 por haber sido debidamente celebrado por el C. Presidente de la República y aprobado por el Senado es Ley Suprema de toda la Unión, o sea que ya forma parte de la misma y las autoridades (jueces) de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario, que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.

A continuación se reproducen algunas tesis sobre-

Oficial de la Federación el 28 de noviembre de 1960, ratificado el 30 de enero de 1961, por el C. Presidente de la República y promulgado el 12 de julio de 1962, por el primer mandatario de la nación, además, dicho convenio está de acuerdo con la Constitución, pues no se opone a ella en ninguno de sus artículos, por tanto, de acuerdo con el artículo 133 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, es ley suprema de toda la Unión, a mayor abundamiento, siendo nuestra constitución de las que los tratados se transforman en derecho local a través de un acto legislativo según afirma el distinguido maestro César Sepúlveda (4) y este ya se produjo según probamos anteriormente, por ello tiene plena validez y es ley de toda la Unión y por tanto ley interna, asimismo, ya no podrán oponerse a la validez del convenio internacional objeciones fundadas en el derecho local, sino que el conflicto se presenta entre unas leyes y otras, pero todas de índole interna y como además en nuestro sistema jurídico la Suprema Corte de Justicia de la Unión ha sostenido en diversas tesis el principio de la Supremacía Constitucional y el deber de las autoridades de regirse por sus dictados, aunque para ello incurran en desobediencia de la legislación secundaria y el convenio 108 por haber sido debidamente celebrado por el C. Presidente de la República y aprobado por el Senado es Ley Suprema de toda la Unión, o sea que ya forma parte de la misma y las autoridades (jueces) de cada Estado se arreglarán a dicha Constitución, leyes y tratados, a pesar de las disposiciones en contrario, que pueda haber en las Constituciones o leyes de los Estados.

A continuación se reproducen algunas tesis sobre-

salientes de la Suprema Corte de Justicia de la Nación en el sentido de sostener el principio de la supremacía constitucional.

CONSTITUCION. - Las autoridades del país están obligadas a aplicar ante todas y sobre todas las disposiciones que se dieren, los preceptos de la Constitución Federal. amp. Dir. T. XV, pág. 672.

CONSTITUCION IMPERIO DE LA. - Sobre todas las leyes y sobre todas las circulares, debe prevalecer siempre el imperio de la Carta Magna, y cuantas leyes se opongan a lo dispuesto en ella, no deben ser obedecidas por autoridad alguna T. IV, pág. 878.

CONSTITUCION FEDERAL. - Sus disposiciones deben prevalecer contra cualesquier leyes que se dicten y que sean contrarias a su espíritu. T. III, pág. 1180.

LEYES CONSTITUCIONALIDAD DE LAS. - La obligación que tienen las autoridades de actuar dentro de las normas establecidas por la Carta Magna, y para ello, de confrontar con éstas las leyes que pretenden aplicarse, no produce, al faltarle a esta obligación un nuevo concepto de violación distinto de los que se derivan del desconocimiento de las garantías individuales. En otros términos sólo dentro del juicio constitucional de la competencia exclusiva del Poder Judicial de la Federación se debe, necesariamente a petición de parte, destruir los efectos de una ley inconstitucional, sin que esto signifique que las demás autoridades no deben regirse por la Constitución aunque para ello tengan que desobedecer una ley secundaria, sólo que

este deber no deriva de una competencia jurisdiccional, sino de un mandato general de orden superior, fincado en la supremacía de la Constitución. T. XCI. pág. 1631.

#### TRATADOS INTERNACIONALES, VALIDEZ DE LOS. -

El artículo 133 de nuestra Constitución, previene "... la Constitución, las leyes del Congreso de la Unión que emanen de ella y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma y que se celebren por el Presidente de la República, con la aprobación del Senado, serán la Ley Suprema de toda la Unión los jueces de cada Estado se sujetarán a dicha Constitución, Leyes y Tratados, a pesar de las disposiciones en contrario que pueda haber en constituciones o Leyes de los Estados". Los estudiosos de nuestra Constitución sostienen invariablemente, que la misma Ley Suprema no fija la materia sobre la cual deben versar los tratados y convenciones que celebre el Gobierno de la República; pero en lo que también están de acuerdo, es que la locución, "y todos los tratados que estén de acuerdo con la misma" se refieren a que las convenciones y tratados celebrados, no estén en pugna con los preceptos de la misma ley fundamental, es decir, que "... Estén de acuerdo con la misma". Es pues evidente, que todo Tratado o convenio celebrado por el Presidente de la República, así esté aprobado por el Senado, pero que contradiga o esté en oposición con los preceptos de la Constitución, en los puntos o actos en que esto acontezca, no debe tener eficacia jurídica, amp. en Rev. 7798/47. T. XCVI. pág. 1639. (5).

(5)

Por otra parte en varios Estados se ha legislado en el sentido de dar supremacía a las constituciones de los mismos por encima de cualquier otra norma o normas que dicten internamente en contravención u oposición a las mismas, como sucede con los Estados de Campeche artículo 10 Coahuila artículo 194, Colima artículo 129, Chiapas artículo 104, San Luis Potosí artículo 114, Sinaloa artículo 158, Sonora artículo 160, Tamaulipas artículo 167, Zacatecas artículo 137.

En el aspecto internacional hay una tendencia también muy marcada a reconocer supremacía a las Constituciones de los mismos como sucede con Argentina artículo 31 Bolivia 182 y 183, Colombia 215, Ecuador 193, El Salvador 220, Haití 200, Honduras 343, Nicaragua 324, Panamá 253, Paraguay 40, República Dominicana 45, Uruguay 329, Venezuela 117, Estados Unidos de América 60, Checoslovaquia 111, Dinamarca 1, Finlandia 92, Francia 55, Italia, disposiciones transitorias y finales XVIII... Noruega 94, República Demócrata Alemana 114, República Española 21, República Federal Alemana 25, Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas 20, Yugoslavia 119, 127, y 245.

#### 4.- BREVES COMENTARIOS AL CONVENIO 108 DE LA O. I. T.

##### ARTICULO 1o.

1.- El presente Convenio se aplica a todo marino empleado con cualquier cargo a bordo de un buque, que no sea de guerra, matriculado en un territorio para el que se halle en vigor el presente Convenio y dedicado habitualmente a la navegación marítima.



2.- En caso de que surgieren dudas sobre si alguna categoría de personas debe o no considerarse como gente de mar a los efectos del presente Convenio, la cuestión se resolverá por la autoridad competente de cada país previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesadas.

Se refiere este artículo a que el convenio se aplicará a todo marino empleado en buque mercante, que esté matriculado en territorio, que esté en vigor el presente convenio, y que se dedique habitualmente a la navegación marítima.

En mi concepto es algo discutible la última parte de dicho artículo al referirse a que el marino esté "dedicado habitualmente a la navegación marítima", en virtud de que, de acuerdo con el mismo, dicho convenio no sería aplicable a un pilotín que haya terminado sus estudios y lo hayan admitido como tal para un viaje de altura a algún país, dicho marino no estaría protegido por el convenio, en los términos del artículo 1o. del mismo, y así sucedería con la demás gente de mar que en sus diversas categorías iniciaran actividades en viajes de altura, como sería aspirante de máquinas, patrón de río de 2a. motorista de 1a. cabo de vida, buzo, etc. o ¿cuántas ocasiones o experiencias se necesitarán para que se entienda que una determinada gente de mar ya está dedicada habitualmente a la navegación marítima? aunque el párrafo 2 del artículo que se examina, trata de resolver dicho problema, no nos parece acertada ni clara la solución que se da en virtud de que la misma se deja a la autoridad competente de cada país,

previa consulta a las organizaciones de armadores y gente de mar interesada y en el presente caso cada país puede tener soluciones distintas en relación con la dedicación habitual a la navegación marítima, - por otra parte se entiende, o al menos debe entenderse que quien es portador de un documento de identidad marítima es que ha llenado todos los requisitos que para la expedición del mismo son necesarios, y cómo una autoridad de un país determinado va a desconocer el documento de otra autoridad de otro país por el hecho que para ella el portador del documento no es un marino "dedicado habitualmente a la navegación marítima", lo que con esto se quiso indicar, en mi concepto, fué que no se expida el documento de identidad marítima a gente que no tiene nada que ver con la navegación marítima y no a gente que en un momento dado se dió de alta en la marina con el propósito firme y decidido de ya en el futuro hacer de la navegación marítima un trabajo, oficio o profesión constante o habitual.

## ARTICULO 2

1. - Todo miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio deberá a petición de los interesados, otorgar a sus nacionales que ejerzan la profesión de marino "un documento de identidad de la gente de mar" conforme a las disposiciones del artículo 4 - de este Convenio. Sin embargo, en caso de que no sea posible otorgar tal documento a ciertos grupos especiales de gente de mar el Miembro podrá otorgar en su lugar un pasaporte que indique que su titular es marino; este pasaporte surtirá los mismos efectos que el documento de identidad de la gente de mar a los fines del presente Convenio.

2. - Todo miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá, a petición de los interesados, otorgar el documento de identidad de la gente de mar a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocación situada en su territorio.

En este artículo podemos señalar tres aspectos:

1. - Que los países que hayan ratificado el convenio están obligados a otorgar el documento de identidad marítima a sus nacionales que se dediquen a la navegación marítima.

2. - En caso de no poder otorgar dicho documento deberá otorgarse un pasaporte en que se indique que su portador es marino (dicho documento surtirá los mismo efectos que el documento de identidad marítima)'

3. - Que todo país que haya ratificado el convenio podrá otorgar el documento de identidad a otros marinos empleados a bordo de un barco matriculado en su territorio o registrados en una agencia de colocaciones situada en su territorio.

En cuanto al primer punto, nos preguntamos, ¿que pasará, o cuál será la sanción que se podrá imponer al país o países que hayan ratificado el convenio y no otorguen a su gente de mar el documento de identidad marítima, estando obligados a ello, de acuerdo con este artículo? y ¿quien será la autoridad encargada de aplicar, en su caso, la sanción correspondiente, si en el articulado del mismo no se previó ni sanciones ni autoridad que las aplique?.

En el segundo punto se afirma que en caso de no ser posible otorgar dicho documento a "grupos especiales" deberá ex-

pedirse un pasaporte en el que se indique que el portador es marino. --  
Creo que lo anterior de "grupos especiales" se refiere a la gente de mar  
que labora normalmente en aguas nacionales sin que realicen viajes de  
altura, o sea que no salgan a puertos extranjeros, pero no vemos el por  
qué de esta situación ya que en el caso concreto el marino o cualquier  
gente de mar que tenga necesidad, por cualquier causa de realizar un  
viaje de altura sin que sea trabajador lo podría realizar con un pasapor  
te ordinario, sin necesidad del documento de identidad marítima, sin --  
embargo se podría entender que se quiere dar mayor protección a la gen  
te de mar en general por lo que, en ese aspecto si se vería cierto carác  
ter proteccionista especial para la gente de mar en relación con la que  
no lo es, ya que se afirma que dicho pasaporte surtirá los mismos efec  
tos que el documento de identidad marítima.

En cuanto al tercer punto que se examina creemos  
que no es aplicable a nuestro país en razón de que el artículo 32 consti  
tucional párrafo segundo categóricamente establece "Para pertenecer a  
la Marina Nacional de Guerra o a la Fuerza Aérea, y desempeñar cual  
quier cargo o comisión en ellas, se requiere ser mexicano por nacimien  
to. Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patro  
nes, maquinistas, mecánicos y de una manera general, para todos el  
personal, que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare  
con la bandera o insignia mercante mexicana". Además en el artículo  
primero del Reglamento de Exámenes para el Personal de la Marina Mer  
cante claramente se establece: "El personal de la Marina Mercante Nacio  
nal debe ser mexicano por nacimiento y estar en pleno uso de sus dere  
chos...."

### ARTICULO 3

El documento de identidad de la gente de mar deberá estar en todo momento en poder de su titular.

En cuanto a este artículo podemos afirmar que señala de manera clara el carácter de personal, o individual e intransferible del documento de identidad, que entre otras causas fué lo que dió origen a dicho documento, ya que el pasaporte ordinario era recogido - al llegar a determinados puertos y se dejaba al marino sin ninguna identificación, pero en esto abundaremos mas adelante.

### ARTICULO 4

1. - El documento de identidad de la gente de mar - será de formato sencillo, estará confeccionado con una materia resistente y presentado en tal forma que cualquier modificación sea fácilmente-reconocible.

2. - El documento de identidad de la gente de mar - contendrá el nombre y el título de la autoridad que lo otorgue, la fecha y el lugar de otorgamiento y una declaración de que constituye un documento de identidad de la gente de mar a los efectos del presente Convenio .

3-. El documento de identidad de la gente de mar - contendrá los datos siguientes relativos al titular:

- a) Nombre completo (nombre y apellidos)
- b) fecha y lugar de nacimiento
- c) nacionalidad
- d) características físicas
- e) una fotografía; y
- f) la firma o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar.

4. - Cuando un Miembro extienda a un marino extranjero un documento de identidad de la gente de mar no será necesario que figure en el mismo ninguna declaración relativa a la nacionalidad, y tampoco será prueba concluyente de la nacionalidad la declaración que figure a este respecto.

5. - Cualquier limitación en cuanto al período de validéz de un documento de identidad de la gente de mar deberá indicarse claramente en el mismo

6. A reserva de las disposiciones de los párrafos anteriores, el Miembro que otorgue el documento de identidad de la gente de mar determinará la forma y contenido precisos del documento, previa consulta a las organizaciones de armadores y marinos interesados.

7. - La legislación nacional podrá prescribir la inscripción de otras indicaciones en el documento de identidad de la gente de mar.

En el párrafo primero de este artículo se señala que aunque el documento de identidad deberá ser de formato sencillo, sin embargo deberá estar confeccionado con una materia resistente, procurando que no sea fácilmente falsificable es decir, que si hay alguna modificación en el mismo ésta sea fácilmente reconocible.

En el párrafo dos del mismo artículo se señala que deberá contener nombre y título de la autoridad que lo otorgue, y para los efectos del documento de identidad marítima nacional diremos que el nombre de la autoridad otorgante será siempre (por delegación del C. Presidente de la República) la Secretaría de la Marina Nacional y que a su vez por delegación podrá otorgar el documento la Dirección General de -

Marina Mercante o las capitaniás correspondientes y esto corresponderá al título de la autoridad otorgante. Respecto al siguiente punto, no hay ninguna duda, puesto que se debe señalar la fecha y lugar de otorgamiento, y el último punto se refiere, para dar mayor formalidad y validéz al documento de identidad marítima, que se trata de un documento otorgado de acuerdo con lo prescrito en el convenio 108, aludido.

En relación con el tercer párrafo diremos que se refiere a las características personales de quien se le otorga el documento, -sin embargo, es prudente señalar que el inciso f) del mismo señala como requisito a llenar la firma, o la impresión del pulgar cuando el titular no sepa firmar, por lo que creemos que esto último no va de acuerdo con la legislación mexicana, ya que, en nuestro medio es necesario e indispensable jurídicamente que para otorgarse un documento de identidad marítima, es necesario que a quien se le otorgue sepa leer y escribir, de acuerdo con lo que estipula el artículo 3o. del reglamento de exámenes para el personal de la marina mercante.

El párrafo 4 del artículo 4o. del documento examinado creemos que no podrá ser aplicado en nuestro medio en virtud de lo expresamente estipulado por los artículos 32 Constitucional, y 1o. del Reglamento de exámenes para el personal de la marina mercante, ya que solamente a los mexicanos por nacimiento se les podrá otorgar libreta de mar.

En cuanto al párrafo 5o. del artículo 4o. podemos señalar concretamente que en nuestro medio el documento de identidad marítima nacional tiene validéz por cinco años, contados a partir de la fecha de expedición (artículo 9o. del instructivo para la expedición del documento nacional de identidad de la gente de mar, (identidad marítima).

Aunque dudamos mucho de la validéz de esta vigencia en virtud de que no hay una norma que expresamente lo señale y como dejamos anotado solamente encontramos que se señala la vigencia del Documento de Identidad Marítima, en el instructivo, no así en algún reglamento u otra norma que haya llenado los requisitos que señala la constitución para tener plena validéz y el anteproyecto del Reglamento para la aplicación del convenio 108 en examen, al parecer no se ha hecho hasta la fecha como lo señalaremos en su oportunidad.

El párrafo 6o. del artículo 4o. del documento que se está comentando señala, que el miembro que otorgue el documento de identidad marítima determinará la forma y contenido precisos del mismo,

previa consulta a la organización de armadores y de marinos interesados.

No entendemos porqué en este inciso se deja al miembro otorgante del documento para que determine previa consulta... el contenido del mismo, ya que en el párrafo 3o. del artículo examinado (cuarto) claramente se señala cuál debe ser el contenido del documento de identidad marítima y nos preguntamos que sucedería si un miembro determinado de los que hayan ratificado el presente convenio no está de acuerdo con el contenido del documento de identidad marítima que señala el párrafo 3o. del artículo 4o. del convenio y diera un contenido totalmente distinto a los documentos que expidiera, ¿sería válido dicho documento en los demás países que han ratificado el convenio, o se tendría que dar al documento el contenido que expresamente señala el párrafo 3o. del artículo 4o. que comentamos?



El párrafo 7 del artículo cuarto, deja la puerta abierta a las legislaciones nacionales, para que hagan o inscriban otras indicaciones que deseen en el documento de identidad de la gente de mar; esto lo consideramos bueno puesto que los países que hayan ratificado el convenio pueden tener necesidades distintas en cuanto a dichas indicaciones y no se les coarte el derecho a insertarlas en el documento.

#### ARTICULO 5

1. - Cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido y otorgado por la autoridad competente de un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio será readmitido en dicho territorio.

2. - El interesado deberá asimismo ser readmitido en el territorio en cuestión durante un período de por lo menos un año a partir de la fecha si la hubiera, en que expire la validéz del documento de identidad de la gente de mar de que sea titular.

En el párrafo primero de este artículo observamos que se garantiza a cualquier marino portador del documento de identidad otorgado con las formalidades señaladas en el convenio para ser readmitido, esto es, entrar y salir de los territorios que hayan ratificado el convenio 108 y que éste esté vigente.

En el párrafo segundo de este artículo garantiza la readmisión en cualquier territorio en el que se encuentre vigente el convenio por lo menos un año después de la fecha en que expire la validéz del documento de identidad, sin que se le deba de poner obstáculos.

#### ARTICULO 6

1. - Todo Aliembro permitirá la entrada a un territo

rio para el cual esté en vigor el presente Convenio a cualquier marino -- portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra por el tiempo que la escala del buque.

2. - Cuando el documento de identidad de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes, todo - Miembro permitirá, además, la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el presente Convenio de cualquier marino portador de un documento de identidad de la gente de mar válido, cuando la entrada tenga por fin:

- a) El embarco en su buque o el reembarco en otro - buque.
- b) El tránsito para embarcarse en su buque en su - país o para su repatriación.
- c) Cualquier otro fin aprobado por las autoridades - del Miembro interesado.

3. - Todo miembro para el cual esté en vigor el presente Convenio podrá exigir pruebas, incluso instrumentales al marino, al armador o a su agente, o al cónsul interesado acerca de las intenciones del marino y de su capacidad, para ponerlas en práctica, antes de - permitirle la entrada en su territorio para uno de los fines especificados en el párrafo anterior. El Miembro podrá, además limitar la estancia de un marino a un período que sea razonable teniendo en cuenta su fin.

4. - Ninguna de las disposiciones de este artículo se rá interpretada como una restricción al derecho de un Miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o la permanencia en - él.

En el párrafo 1o. de este artículo se señala la obli-

gación de todo miembro que haya ratificado el convenio de admitir en su territorio a los marinos que tengan licencia temporal por el tiempo que dure la escala del buque. Esta es una de las finalidades esenciales por la que se dio origen al convenio que se examina, según y a anotamos al principio de este capítulo.

El párrafo 2 de este artículo aunque algo confuso - en virtud de que se puede entender que solamente se darán las facilidades que en él se señalan a los marinos portadores del documento de identidad de la gente de mar únicamente "cuando el documento de la gente de mar contenga espacios en blanco para las anotaciones pertinentes" - sin embargo nosotros pensamos que todo portador de un documento de identidad marítima válido, se le deben de dar las facilidades que marca dicho párrafo, incisos a, b, y c como son: embarcarse en su buque o su reembarco en otro, el tránsito para embarcarse en su buque en su país o su repatriación, o cualquier otro fin, pensamos, análogo, para dar mayores garantías y fluidéz a la gente de mar, pero por otras causas distintas a las enumeradas con anterioridad sería necesaria la aprobación de las autoridades del miembro interesado y aquí surge una duda, a qué autoridades se referirá el inciso "c" del párrafo 2o. del artículo 6o. que se examina; exclusivamente a las autoridades marítimas o a cualquier clase de autoridad con facultades para ello, creemos que en el caso se tendrá que examinar cada caso en particular a fin de que quede claro cuál es la autoridad o autoridades competentes para dar la aprobación necesaria, en el caso nuestro creemos que sería el C. Presidente de la República, la Secretaría de Marina Nacional y en quienes ellos deleguen facultades, y nos queda la duda de si la Secretaría de Relaciones Exteriores podría -

dar una aprobación de esa naturaleza, en virtud de que dependerá si se toma el documento de identidad marítima como pasaporte o nó, lo cual - examinaremos más adelante, al comentar las similitudes y diferencias entre la libreta de mar, el documento de identidad marítima y el pasaporte ordinario.

El párrafo 3 del artículo que se examina creemos - que sin tratar de ser restrictivo de la libertad de la gente de mar, es - acucioso y estricto en cuanto a las causas que pueda tener la gente de mar para permanecer en aguas territoriales o territorio de otro país que no sea el de origen, ya que exige que quien siendo gente de mar miembro signatario de este convenio, tenga necesidad de permanecer en un país extraño al de origen por las tres causas enumeradas en los incisos a) b) y c) del párrafo 2o. del artículo 6o., deberá demostrar fehacientemente los motivos o causas que lo inducen a permanecer en determinado país o bien cruzarlo y el tiempo máximo que ello le llevará y de acuerdo con la finalidad comprobada en caso necesario, el miembro que permita la entrada a determinada gente de mar, podrá incluso a su juicio limitar la estancia de la misma en el territorio del miembro de que se trate.

En el párrafo 4o. del artículo que se examina se - aclara que las disposiciones anteriores no deben interpretarse en el - sentido de restricción al derecho de un miembro a impedir a cualquier marino la entrada en su territorio o la permanencia en él, o sea que en el caso, se respeta la autonomía de los países miembros y a su legislación interna para que en cada caso sea él quien permita o nó la entrada o la permanencia en su territorio de la gente de mar que la necesite, - sin embargo juzgamos que aquí se deja al arbitrio exclusivo de los miembros

bros dejar entrar o permanecer en su territorio a la gente de mar y si ha-  
cemos un poco de memoria recordaremos que una de las causas por las -  
que se expidió el convenio fué precisamente que la gente de mar encon-  
traba dificultad para identificarse como tales cuando llegaban a puerto de  
otro país y desembarcaban, o bien querían introducirse en su territorio  
en virtud de que el pasaporte que llevaban consigo, como la libreta de -  
mar les era recogida al bajar del barco, y el documento de identidad marí-  
tima sirve precisamente para identificarse como gente de mar y presupo-  
ner, salvo prueba en contrario, que se trata de gente que no va a causar  
problemas, o que sea delincuente, drogadicto, contrabandista, etc. en -  
cuyos casos cualquiera que éste sea, sabemos de antemano, que de nada  
serviría que se identificara alguien como marino, capitán, maquinista o  
lo que fuera, para que el país al que fuese, le pudiera negar la entrada o  
dejarlo permanecer en su territorio, por lo que ningún país miembro po-  
dría estar obligado por el convenio a soportar a alguien en estas circuns-  
tancias.

#### ARTICULO 7

Las ratificaciones formales del presente Convenio se-  
rán comunicadas para su registro, al Director General de la Oficina In-  
ternacional del Trabajo.

Este artículo impone la obligación para los países que  
ratifiquen formalmente el convenio se comuniquen al Director General -  
de la Oficina Internacional del Trabajo, para su registro.

Esto es necesario para poder deducir cualquier acción  
en relación con las obligaciones y deberes que en el mismo se señalan a  
los miembros que lo haya ratificado.

## ARTICULO 8

1. - Este Convenio obligará únicamente a aquellos -  
Miembros de la Organización Internacional del Trabajo cuyas ratifica-  
ciones haya registrado el Director General.

2. - Entrará en vigor doce meses después de la fecha  
en que las ratificaciones de dos Miembros hayan sido registradas por el  
Director General.

3. - Desde dicho momento, este Convenio entrará en  
vigor, para cada Miembro, doce meses después de la fecha que haya sido  
registrada su ratificación.

En el párrafo primero de este artículo se señala la -  
obligación del cumplimiento del convenio para los miembros que lo hayan  
registrado ratificándolo ante el Director General de la Oficina Internacio-  
nal del Trabajo.

En el párrafo dos de este artículo se indica que el con-  
venio entrará en vigor un año después de que los países miembros lo ha-  
yan ratificado y registrado ante el Director General de la Oficina Interna-  
cional del Trabajo.

En el párrafo tres del propio artículo se señala asimis-  
mo, que dicho convenio entrará en vigor para cada miembro un año des-  
pués de la fecha en que haya sido registrada su ratificación o sea en los  
dos últimos párrafos se examinan dos casos distintos: cuando fué ratifica-  
do y registrado por quienes intervinieron en el mismo y para los demás -  
miembros que no habiendo intervenido en su elaboración lo quieran rati-  
ficar.

## ARTICULO 9

1. - Todo Miembro que haya ratificado este Convenio podrá denunciarlo a la expiración de un período de diez años, a partir — de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, mediante un acta comunicada, para su registro, al Director General de la Oficina Internacional del Trabajo.

La denuncia no surtirá efecto hasta un año después de la fecha en que se haya registrado.

2. - Todo Miembro que haya ratificado este Convenio y que en el plazo de un año después de la expiración del período de diez años mencionado en el párrafo precedente, no haga uso del derecho de denuncia previsto en este Artículo quedará obligado durante un nuevo — período de diez años y en lo sucesivo podrá denunciar este Convenio a la expiración de cada período de diez años, en las condiciones previstas en este artículo.

El párrafo 1o. de este artículo señala la forma en la que un país que haya ratificado este Convenio puede dejar de estar obligado a su cumplimiento y todas sus consecuencias, y para ello es necesario que en un escrito lo denuncie ante el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo a la expiración de un período de diez años — a partir de la fecha en que se haya puesto inicialmente en vigor, dicha denuncia surtirá efecto un año después de que haya registrado y aquí ca be una doble interpretación para contar los diez años se debe de comenzar con la fecha en que por primera vez entró en vigor el presente convenio para los primeros países que lo ratificaron o dejando pasar un año después del registro que hizo el miembro al ratificarlo o adherirse a él ;

nos quedamos con la segunda opinión que creemos es más lógica ya que si un miembro ratifica o se adhiere al convenio ocho años después de la primera ratificación hecha por los países que así lo hicieron, se entendería que en el término de dos años si el miembro que ratificó o se adhirió en última instancia lo puede denunciar, sin embargo, pensamos que no es así sino que la seguridad jurídica que como mínimo se debe de tener - para cualquier miembro que haya ratificado el convenio debe de ser de diez años a partir de la fecha en que registró él mismo, la ratificación - al convenio.

El segundo párrafo de este artículo señala que cuando un miembro no denuncie el convenio en el plazo de un año después - de expirar los diez años que señala el párrafo anterior, el convenio se considerará prorrogado por otros diez años y así sucesivamente.

#### ARTICULO 10

1. - El director General de la Oficina Internacional del Trabajo notificará a todos los Miembros de la Organización Internacional del Trabajo el registro de cuantas ratificaciones declaraciones y denuncias le comuniquen los Miembros de la Organización.

2. - Al notificar a los Miembros de la Organización el registro de la segunda ratificación que le haya sido comunicada, el Director General llamará la atención de los Miembros de la Organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente Convenio.

El párrafo 1o. de este artículo se refiere a la publicidad y notificación que debe hacer el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, a todos los países miembros de la Organización Internacional del Trabajo, del registro de cuantas ratificaciones, declara-



ciones y denuncias le comuniquen los miembros de la Organización, y - en el párrafo 2o. se indica que con el registro de la segunda ratificación el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, comunicará a los miembros de la organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente convenio.

En esto último es necesario aclarar que nos parece -- que no debió haberse anotado en esta forma, en virtud de que por una par-- te en el artículo 8o. párrafo 2o. se señala que el convenio entrará en vi-- gor doce meses después de que las ratificaciones de los miembros hayan -- sido registradas por el Director General; no sabemos por qué razón en es-- te artículo 10, párrafo 2o. se deja al arbitrio del Director General después de la segunda ratificación para que él comunique a los miembros la fecha en que entrará en vigor el mismo, de acuerdo con nuestro modesto crite-- rio nos parece que hubiera sido mejor haber anotado que después de un -- año de registrada la segunda ratificación por el Director General, el conve-- nio entraría en vigor para estar más acorde con lo que se especifica en el artículo octavo ya señalado.

#### ARTICULO 11

El Director General de la Oficina I<sub>n</sub>ternacional del Tra-- bajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efec-- tos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Na-- ciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, -- declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Este artículo señala la obligación que impone el artícu-- lo 102 de la Carta de las Naciones Unidas a todos los miembros de la mis--

ciones y denuncias le comuniquen los miembros de la Organización, y - en el párrafo 2o. se indica que con el registro de la segunda ratificación el Director General de la Oficina Internacional del Trabajo, comunicará a los miembros de la organización sobre la fecha en que entrará en vigor el presente convenio.

En esto último es necesario aclarar que nos parece -- que no debió haberse anotado en esta forma, en virtud de que por una parte en el artículo 8o. párrafo 2o. se señala que el convenio entrará en vigor doce meses después de que las ratificaciones de los miembros hayan - sido registradas por el Director General; no sabemos por qué razón en este artículo 10, párrafo 2o. se deja al arbitrio del Director General después de la segunda ratificación para que él comunique a los miembros la fecha en que entrará en vigor el mismo, de acuerdo con nuestro modesto criterio nos parece que hubiera sido mejor haber anotado que después de un - año de registrada la segunda ratificación por el Director General, el convenio entraría en vigor para estar más acorde con lo que se especifica en el artículo octavo ya señalado.

#### ARTICULO 11

El Director General de la Oficina Internacional del Trabajo comunicará al Secretario General de las Naciones Unidas, a los efectos del registro y de conformidad con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas, una información completa sobre todas las ratificaciones, - declaraciones y actas de denuncia que haya registrado de acuerdo con los artículos precedentes.

Este artículo señala la obligación que impone el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas a todos los miembros de la mis--

ma, registrar ante la Secretaría para que se publiquen y tengan plena validez todo tratado y acuerdo, de lo contrario los mismos no podrán ser invocados ante ningún órgano de las Naciones Unidas, y aquí nos ponemos a pensar si el convenio 108 que tratamos de comentar obliga a los miembros una vez que hayan sido llenados los requisitos del artículo 8; pero ni el Secretario General de la Oficina Internacional del Trabajo, ni los miembros que lo hayan ratificado, lo registraron ante la Secretaría, suponiendo que surgiera un conflicto con motivo de este convenio entre dos o más miembros que ratificaron el mismo; de acuerdo con el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas dicho convenio no podría ser invocado por ningún país miembro, y quedaría sin efecto lo que se estipula en el artículo 8 mencionado, por lo que se colige que además de cumplir con lo señalado en el artículo 8o. es necesario también registrar el convenio ante la Secretaría de las Naciones Unidas, para que tenga plena validez, y cabe hacernos otra pregunta más, si la Secretaría no lo publica ¿tendrá validez? y nos contestamos negativamente, en virtud de que es necesario cumplir, además de lo estipulado en el artículo 8o. del convenio, con lo que especifica el artículo 102 de la Carta de las Naciones Unidas.

#### ARTICULO 12

Cada vez que lo estime necesario, el Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo presentará a la Conferencia una memoria sobre la aplicación del Convenio, y considerará la conveniencia de incluir en el orden del día de la Conferencia la cuestión de su revisión total o parcial.

En este artículo se señala la obligación del Consejo de Administración de la Oficina Internacional del Trabajo de hacer saber a -

la Conferencia, cuando lo estime necesario, sobre la aplicación que ha tenido el convenio y también en caso necesario, plantear ante la misma su revisión total o parcial o sea, que de acuerdo con lo anterior el Consejo de Administración se convierte en el órgano que en un momento dado puede saber o indicar a quien corresponda, si el convenio está dando resultados positivos o nó y si sigue siendo necesaria su aplicación total o parcial o si en un momento dado ya es anacrónico lo que en él se estipula, sea en parte o en su totalidad, y aquí es cuando debe de actuar en el sentido de plantear ante la Conferencia su revisión total o parcial como se indica en este artículo, o bien por otras razones también justificadas.

### ARTICULO 13

1. - En caso de que la Conferencia adopte un nuevo convenio que implique una revisión total o parcial del presente, y al menos que el nuevo convenio contenga disposiciones en contrario:

a) la ratificación por un Miembro, del nuevo convenio revisor implicará, ipso jure, la denuncia inmediata de este Convenio, no obstante las disposiciones contenidas en el artículo 9, siempre que el nuevo convenio revisor haya entrado en vigor;

b) a partir de la fecha en que entre en vigor el nuevo convenio revisor, el presente Convenio cesará de estar abierto a la ratificación por los Miembros.

2. - Este convenio continuará en vigor en todo caso, en su forma y contenido actuales, para los Miembros que lo hayan ratificado y no ratifiquen el convenio revisor.

En el párrafo primero de este artículo se prevee el hecho que la conferencia adopte un nuevo convenio que modifique lo--

talmente o en parte al presente y en el inciso a) se afirma que la ratificación por un miembro del nuevo convenio implicará inmediatamente la denuncia del anterior aún en contra de lo dispuesto por el artículo 9 de este convenio y como único requisito para que surta todos sus efectos el nuevo indica que es necesario que el nuevo convenio haya entrada en vigor.

No entendemos porqué razón en la fracción b), de este artículo, se cierra la puerta a nuevos miembros que quieran ratificar el presente convenio cuando ha entrado otro en vigor ya que pensamos - que si uno o varios miembros no están de acuerdo con el nuevo convenio o por diversas circunstancias no se acomodan a él podrían sí estar de acuerdo con el anterior y con ello dar más garantías a la gente de mar, - que si no se ratificara ni éste, ni el nuevo convenio, y si se va a dejar vigente este convenio para los miembros que lo hayan ratificado y que no hayan ratificado el nuevo, como se señala en el párrafo 2, no entendemos porque razón no se deja en libertad de que cualquier miembro que no ratifique el nuevo convenio pueda ratificar éste.

#### ARTICULO 14

Las versiones inglesa y francesa del texto de este Convenio son igualmente auténticas.

Este artículo no hace más que dar validéz a las versiones inglesa y francesa del texto del convenio, que por lo demás, de antemano sabemos que junto con el idioma español son las lenguas oficiales en estos casos.

5. - PAISES QUE HAN RATIFICADO  
EL CONVENIO 108 ( 6 ).

Como dato complementario podemos afirmar que los países que hasta junio de 1974 han ratificado el convenio 108 motivo de examen, son los siguientes:

Barbados	Guatemala	Noruega
Brasil	Guyana	Panamá
Canadá	Honduras	Portugal
Dinamarca	Iran	Reino Unido
España	Irlanda	Suecia
Fidji	Islandia	Tanganica
Finlandia	Italia	Túnez
Francia	Malta	Reps. Socs. Sovs.
Ghana	Mauricio	de Ucrania.
Grecia	México	Unión de Reps. Socs.
Uruguay		Soviéticas.

Por lo anterior se observa que han sido pocos los países que se han adherido al convenio, ya que de 138 países miembros solamente 30 han ratificado el mismo, lo que puede deberse al poco interés que se tenga en relación con lo que el convenio estipula o porque no han tenido los problemas que los miembros signatarios tenían en relación con la identificación personal de su gente de mar en otros países, o bien, por altos intereses que los hacen tomar medidas omitivas de esa naturaleza.

Como dato complementario podemos afirmar que los países que hasta junio de 1974 han ratificado el convenio 108 motivo de examen, son los siguientes:

Barbados	Guatemala	Noruega
Brasil	Guyana	Panamá
Canadá	Honduras	Portugal
Dinamarca	Iran	Reino Unido
España	Irlanda	Suecia
Fidji	Islandia	Tanganica
Finlandia	Italia	Túnez
Francia	Malta	Reps. Socs. Sovs.
Ghana	Mauricio	de Ucrania.
Grecia	México	Unión de Reps. Socs.
Uruguay		Soviéticas.

Por lo anterior se observa que han sido pocos los países que se han adherido al convenio, ya que de 138 países miembros solamente 30 han ratificado el mismo, lo que puede deberse al poco interés que se tenga en relación con lo que el convenio estipula o porque no han tenido los problemas que los miembros signatarios tenían en relación con la identificación personal de su gente de mar en otros países, o bien, por altos intereses que los hacen tomar medidas omitivas de esa naturaleza.

## B. I. B. L. I. O. G. R. A. F. I. A

### Capitulo III

1. - Reconocimiento recíproco o internacional de una tarjeta de identidad nacional de la gente de mar O. I. T. 1957, informe VII cuadragésima primera reunión, páq. 1.
2. - Conferencia Internacional del Trabajo cuadragésima primera reunión Ginebra 1958, Actas. Oficina Internacional del Trabajo, Ginebra, 1959 páq. 249, informe de la Comisión de tarjetas de identidad.
3. - Dr. Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo. Editorial Herrero S.A. 1970, primera Edición páq. 721.
4. - Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México. -U. N. A. M. - (hoy Instituto de Investigaciones Jurídicas) Año XV Sep. Dic. 1962 Núm. 45. México, D.F. páq. 511.
5. - Derechos del pueblo mexicano (México a través de sus constituciones) Tomo VIII.  
Antecedentes y evolución de los artículos 107 a 136 constitucionales. XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados. 1967, páqs. de las 935 a la 947 inclusive.
6. - Tabla o boletín correspondiente al mes de junio de 1974 proporcionado por la Oficina Internacional del Trabajo, en México, D.F.



## CAPITULO IV

ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA APLICACION DEL CONVENIO 108, ADOPTADO POR LA CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y DISTINCION O DIFERENCIAS ENTRE - LA LIBRETA DE MAR, LA IDENTIDAD MARITIMA Y EL PASAPORTE ORDINARIO.

1. - Anteproyecto de Reglamento para la aplicación del Convenio 108.
2. - Instructivo para la expedición del Documento Nacional de Identidad de la Gente de Mar (Identidad Marítima).
3. - Distinción o Diferencias entre la Libreta de Mar, la Identidad Marítima y el Pasaporte Ordinario.
4. - Bibliografía.

## CAPITULO IV

ANTEPROYECTO DE REGLAMENTO PARA LA APLICACION DEL CONVENIO 108 ADOPTADO POR LA CONFERENCIA GENERAL DE LA ORGANIZACION INTERNACIONAL DEL TRABAJO Y DISTINCION O DIFERENCIAS ENTRE LA LIBRETA DE MAR, LA IDENTIDAD MARITIMA Y EL PASAPORTE ORDINARIO.

I. - Anteproyecto de reglamento para la aplicación del convenio 108. (1)

### BREVE COMENTARIO

En virtud de que por más lucha que se hizo por nuestra parte de conocer quiénes intervinieron, o cual fué la comisión que se integró para la elaboración de este anteproyecto, no fué posible obtener dicho dato aunque de fuentes muy serias se nos dijo que uno de los integrantes de dicha comisión lo fué el joven y talentoso Licenciado Genáro D. Góngora Pimentel, Catedrático de la Facultad de Derecho de nuestra queridísima Universidad (U. N. A. M.), nada claro pudimos dilucidar: sin embargo, trataremos de interpretar dicho anteproyecto de Reglamento que según el dicho de las autoridades marítimas se quedó en anteproyecto como ya lo veremos.

ARTICULO PRIMERO. - El documento de identidad marítima se otorgará a todo marino que desempeñe un cargo a bordo de buques nacionales, que no sean de guerra.

Este artículo da derecho, según se desprende de su interpretación literal, a todos los marinos que desempeñen un cargo a bordo de buques nacionales, que no sean de guerra, para que se les pueda otorgar el documento de identidad marítima, sin embargo, esto no es cierto en parte, como lo vamos a ver en el comentario del siguiente artículo.

(1)

ARTICULO SEGUNDO. - Para solicitar el documento, el interesado deberá presentar el Título, Certificado de Competencia o Libreta de Mar que lo identifique como Marino Mercante del País.

Al parecer este artículo contradice al anterior, en el sentido de que - en el primero se afirma que el documento de identidad marítima se otorgará a todos los marinos que desempeñen un cargo a bordo de buques nacionales, que no sean de guerra, pero no es así, ya que en este artículo se complementa lo anterior en el sentido que para solicitar el documento de identidad marítima, se requiere que, quien lo solicite, se identifique como Marino Mercante del País y como dicha identificación va a ser mediante la presentación del Título, el Certificado de Competencia o la Libreta de Mar, al obtener cualquiera de estos tres documentos se tuvo previamente que identificar al titular de los mismos, y no creemos que con lo estipulado por el artículo 32 Constitucional en el sentido que "los mexicanos serán preferidos a los extranjeros en igualdad de circunstancias para toda clase de concesiones y para todos los empleos, cargos o comisiones en que no sea indispensable la calidad de ciudadano", sean preferidos extranjeros para ocupar algún puesto en tripulaciones de barcos que naveguen con bandera o insignia mercante mexicana, siendo que hay varias escuelas en donde se preparan eficientemente a quienes desean un oficio o profesión que tenga que ver con el ejercicio en el mar, asimismo, es categórico el párrafo 2o. del artículo constitucional comentado, cuando prohíbe a extranjeros ocupar los puestos de capitanes, pilotos, patrones, maquinistas, mecánicos y de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana; por otra parte, el artículo primero -

del Reglamento de Exámenes para el Personal de la Marina Mercante, estipula que solamente a los mexicanos por nacimiento se les podrá entregar libreta de mar, por todo lo anterior pensamos que solamente a los marinos mercantes mexicanos se les podrá expedir el Documento de Identidad de la gente de mar.

ARTICULO TERCERO. - Lo expedirá la Capitaniá de Puerto en donde se hayan llenado los requisitos anteriores o la Dirección General de Marina Mercante en la Ciudad de México, en casos de emergencia a juicio de su titular.

Este artículo concede facultad a las capitaniás de puerto para expedir el documento de identidad marítima, llenando previamente los requisitos anotados con anterioridad y señala que en casos de emergencia, a juicio de su Titular el documento lo puede expedir la Dirección General de Marina Mercante en la Ciudad de México. Esto es comprensible si se toma en consideración que donde con más frecuencia están los marinos, además de en el mar es en los puertos, y no debe tomarse lo anterior como que las capitaniás de puerto son jerárquicamente superiores a la Dirección General de Marina Mercante, sino que es solamente por necesidades del servicio que se les da preferencia o delega facultades a las capitaniás de puerto para que expidan el referido documento.

Por último nos parece que sería mejor haber señalado en lugar de a juicio de su Titular, como se señala al final de dicho artículo, a juicio del solicitante, porque al final de este artículo se señala como titular a alguién que creemos todavía no tiene esa calidad, sino únicamente es solicitante del documento de identidad marítima y no titular como especifica la parte final del referido artículo, ya que creemos que titular sería en el sentido

de que ya poseyera dicho documento.

ARTICULO CUARTO - El Capitán de Puerto que expida un documento de identidad Marítima debiera:

1. - Hacer constar en la página 3, después de la categoría del titular - del mismo en la Marina Mercante Nacional, el número de libreta de mar, del Certificado de Competencia o del registro del Título en su caso.

2. - Llevar un libro en que se registrará, por numeración progresiva que se iniciará cada año, todos los datos que se contienen en la página 4 del documento y el mencionado en el inciso 1 de éste artículo, remitiendo a la - Dirección General de Marina Mercante copia de cada registro.

En el artículo cuarto inciso primero señala la obligación del Capitán de Puerto que expide el documento de identidad marítima, de hacer constar el número de la libreta de mar del certificado de competencia o del registro del título en su caso; esto, pensamos, con el fin de tener una más amplia identificación del que va a ser titular del documento de identidad marítima.

En el inciso 2o. de este artículo se obliga a dicho funcionario a llevar un libro, para que registre por numeración progresiva que iniciará cada año para anotar los datos que aparecen en la página 4 del documento, el nombre de la persona a quien se expide el documento, la fecha de expedición, el sello de la oficina expedidora y firma del funcionario que autoriza, en nombre de la Secretaría de Marina de los Estados Unidos Mexicanos. Esto, pensamos, es con el fin de llevar un control de la cantidad de documentos que se expidan y el nombre de las personas a quien se otorgan los mismos.

ARTICULO QUINTO. - 1. - Las anotaciones de tránsito a que se refiere el artículo 6o. del Convenio, acerca de las intenciones del marino y de su capacidad para ponerlos en práctica, que servirán para que los miembros para los cuales esté en vigor el Convenio, puedan permitir la entrada a su país al titular de un documento de identidad marítima pueden hacerse cuando así lo soliciten las autoridades extranjeras, por:

- a) La Secretaría de Marina a través de la Dirección General de Marina Mercante y Capitanías de Puerto.
- b) En el extranjero por los cónsules mexicanos.
- c) A falta de las autoridades a que se refieren los párrafos 1 y 2, serán los armadores que contraten al tripulante, sus representantes y capitanes de buques quienes harán esas anotaciones.

2. - En los dos primeros deberán acompañar su firma con el sello de la oficina y en último además de lo anterior, expresarán su personalidad para hacer las anotaciones.

3. - Las anotaciones serán lacónicas, señalando objeto y destino del viaje, días solicitados, nombre de la Compañía armadora, buque y ruta de repatriación.

En el inciso primero de este artículo se trata de dar aplicación práctica a algo de lo que se estipula en el artículo 6o. del Convenio 108 ya comentado, y además se indica la competencia de la Dirección General de Marina Mercante y Capitanías de Puerto por delegación de la Secretaría de Marina, los cónsules mexicanos en el extranjero o a falta de estas autoridades los armadores o sus representantes, o los capitanes de buques, puedan permitir la entrada en un territorio para el cual esté en vigor el convenio 108, a todo marino portador de un documento de identidad ma-

rítima en los siguientes casos:

Artículo 60. del Convenio:

1. - Cuando la entrada tenga por fin una licencia temporal en tierra, por el tiempo que dure la escala del buque.
2. - El embarco en su buque o el reembarco en otro.
3. - El tránsito para embarcarse en su buque en otro país o para su repatriación.
4. - Para cualquier otro fin aprobado por las autoridades del miembro interesado.

En el inciso 2 del referido artículo del anteproyecto del reglamento - que se comenta, se afirma que cuando el permiso lo expida la Dirección - General de Marina Mercante, las Capitanías de Puerto, o los cónsules me xicanos en el extranjero, se deberá anotar la firma de dichas autoridades y el sello de la oficina correspondiente, y cuando el permiso lo expidan los armadores, sus representantes o los capitanes de buques, además de lo - anterior deberán expresar su personalidad para hacerlo, es decir, la com petencia de los mismos en los cargos que quedaron arriba indicados.

Cumpliendo con los requisitos fijados en el artículo 60. comentado - con anterioridad, se tendrán las garantías que en el mismo se indican y creo son las suficientes a todo marino para poderse trasladar, en caso - necesario, en el extranjero, al lugar que le sea necesario.

En el inciso 3 del artículo comentado se dice que las anotaciones que se hagan serán lacónicas... etc. creemos desde luego que esto es con la finalidad de que el objetivo, la meta o el fin que persiga el marino solici - tante del permiso, sea lo suficientemente claro y preciso y evitar que las actividades de este sean contrarias a los fines para los cuales debe de -

concederse el permiso y que claramente se indican en el artículo 60. del Convenio 108, comentado en un capítulo anterior.

Como el anteproyecto que se acaba de comentar no fué presentado al Congreso para su aprobación y solo se quedó como anteproyecto, nosotros pensamos que ello se debió a que era ya de mucha urgencia para los marinos la expedición del documento de identidad de la gente de mar y tratando de cumplir lo más pronto posible con el convenio 108, y tomando en consideración además, lo que tardaría en ser aprobado si se siguieran todos los pasos que para estos casos marca la Constitución, se expidió un instructivo para la expedición del documento de identidad nacional de la gente de mar (identidad marítima), y aunque ya fué modificado por lo menos en el artículo 80. o se a en relación con el costo del documento de identidad marítima, creemos necesario, incluirlo aquí como complemento a lo anterior por lo que a continuación se reproduce:

## 2. - INSTRUCTIVO PARA LA EXPEDICION DEL DOCUMENTO NACIONAL DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR ( IDENTIDAD MARITIMA ) (2)

1. - La identidad marítima es un documento personal que se expide de acuerdo con las disposiciones del Convenio relativo a los documentos nacionales de identidad de la Gente de Mar (Convenio 108), de la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo de las Naciones Unidas, adoptado en Ginebra, Suiza, el 13 de mayo de 1958, y publicado en el "Diario Oficial" de la Federación (México) el 28 de noviembre de 1960.

2. - Deben poseerla, indispensablemente, todas las personas mayores de dieciocho años de edad que tomen parte, mediante contrato de trabajo verbal o escrito, de las dotaciones de buques mercantes o de recreo na--



cional dedicados a tráfico de altura, quienes deberán solicitarla por escrito ante la Autoridad Marítima.

3. - Para los efectos del artículo 32 de la Constitución Política, se comprobará la nacionalidad mexicana, por nacimiento, de los solicitantes de esta Identidad. Ello se hará con la copia certificada del acta de nacimiento que expida el Registro Civil; y a falta de este documento, con la copia del asiento de bautizo, certificado por Notario Público.

4. - Los mexicanos por nacimiento que hayan cumplido los 21 años de edad entre el 1o. de mayo de 1917 y el 18 de enero de 1934, y cuyos padres fueren cualquiera de ellos extranjeros, exhibirán además de la copia certificada del acta de nacimiento el acta de nacionalidad que les haya concedido la Secretaría de Relaciones Exteriores.

5. - Los Capitanes, Jefes de Máquinas, Oficiales y demás miembros de las tripulaciones de los buques de la Marina Mercante Nacional que desembarquen en puerto extranjero deberán llevar consigo su cartera de Identidad Marítima.

6. - La Identidad Marítima solo se expedirá a los miembros de la Marina Mercante o de Recreo Nacionales que exhiban su Libreta de Mar, su certificado de competencia o título donde se acredite su categoría profesional.

7. - Exhibirán también, cuando sean mayores de 19 años de edad y menores de 40, su Cartilla del Servicio Militar Nacional.

Cuando el solicitante de la Identidad Marítima comprendido entre las edades arriba citadas carezca de la Cartilla del Servicio Militar Nacional, el Capitán de Puerto comunicará por oficio tal situación, a la Junta Municipal de Reclutamiento de la jurisdicción, con copia para la Dirección Ge

neral de Marina Mercante, y a la Secretaría de Relaciones Exteriores, - Departamento de Pasaportes, en Avenida Nonoalco Núm. 1 en México, - D.F., en copia del mismo oficio se conminará al solicitante para que regularice su situación ante la Junta Municipal arriba mencionada. Previo lo anterior se le expedirá la Identidad Marítima con la nota en la página 3 de "Condicional. Pendiente de regularizarse en el Servicio Militar Nacional"; y en su expediente quedará constancia para exigirle el trámite conducente, cuando deba reponérsele la Identidad.

8. - La expedición o reposición de la Identidad Marítima causa derechos cuyo precio es de 10.00 M. N. a cargo del interesado. Estos derechos se cubrirán en la Oficina Federal de Hacienda correspondiente, lo cual comprobará el solicitante con el original o copia del recibo que se le haya otorgado para el efecto.

9. - La Identidad Marítima tendrá vigencia por cinco años, contados a partir de la fecha de su expedición y en ningún caso podrá refrendarse o concedérsele mayor amplitud al plazo de vigencia.

Invariablemente, cuando haya de reponerse la Identidad Marítima - por pérdida, daño, caducidad o cambio de categoría el interesado exhibirá el documento que acredite su capacidad profesional, ya sea libreta de mar, Certificado de competencia o título.

10. - La identidad Marítima, quedará en poder del titular permanente mente, debiendo exhibirla ante toda autoridad que se lo solicite, así como al Capitán del buque en donde embarque como tripulante; permitiendo - que aquél la acompañe a la solicitud de despacho que haga al Capitán de Puerto, de manera que esta autoridad pueda constatar que todos los miembros de la tripulación del buque a zarpar poseen la Identidad Marítima.

11. - Cualquier, caso no considerando en las presentes disposiciones deberá ser consultado a la Secretaría de Marina por la Capitanía de Puerto a que corresponda.

12. - A partir del 1o. de diciembre de 1970, los Capitanes de Puerto no concederán despacho para navegación de altura a los buques o embarcaciones de la Marina Mercante Nacional entre cuya tripulación figure personal que carezca de Identidad Marítima.

13. - Se entiende por navegación de altura la que se efectúa entre puertos nacionales y extranjeros o viceversa, o entre puertos nacionales ubicados en los litorales del Atlántico y el Pacífico o viceversa.

14. - Todas las anotaciones que se hagan en la Identidad Marítima serán con tinta, y con letra clara como la de molde.

15. - En la página 3 de la Identidad Marítima se anotará la categoría (en la Marina Mexicana) y el nombre del interesado., en la parte superior en blanco, se asentará el número de la matrícula del Servicio Militar Nacional o, en su defecto, la nota indicada al final del párrafo 7 del presente.

16. - En la página 4 se anotará, en el renglón correspondiente el nombre del titular de la Identidad Marítima tal como aparezca en la copia certificada del acta de nacimiento o documento que la sustituya. Se hará preceder este nombre con la abreviatura de "ciudadano", de manera que dicho renglón diga, por ejemplo: "... El presente al C. Juan Pérez Sánchez o ... el presente a la C. Juana Pérez Sánchez", y se llenarán los espacios de ciudad y fecha.

En la parte media izquierda se imprimirá el sello de la Capitanía de Puerto que expida el documento y en la parte media derecha irá el nombre y la firma de la persona que ejerza las funciones de Capitán de puer-

to.

17. - En la parte superior izquierda de la página 5 se adherirá con pegante (no con grapas), una fotografía reciente de frente, tamaño "miñon" del interesado, con fondo blanco y sin que lleve cubierta la cabeza, esto es sin tocado, esta fotografía se cancelará con el mismo sello de la Capitaniá de Puerto que se imprima en la página 4, y al calce de la fotografía irá la firma del titular de la Identidad Marítima.

En la parte superior derecha y aún cuando el interesado sepa firmar, se deberá asentar con tinta, de preferencia de la llamada de imprenta, la huella digital del pulgar de la mano derecha de aquel, y a falta de dicho dedo la del pulgar de la mano izquierda anotando esta circunstancia.

En el espacio en blanco inmediatamente inferior a "categoría del titular de la Marina Mercante Mexicana" se anotará la categoría que conste en la Libreta de Mar título o certificado de competencia del solicitante.

18. - En la página 6, en los renglones correspondientes se anotará: nombre y apellidos, tal y como aparezcan en la copia certificada del acta de nacimiento o documento que la sustituya; pero en ningún caso se asentará que se trata de hijo natural.

nacionalidad: la que corresponde.

domicilio: el que exprese el interesado.

lugar de nacimiento: el que aparezca en el acta de nacimiento o documento que la sustituya.

edad: la que resulte desde la fecha de su nacimiento.

sexo: el que aparezca en el acta de nacimiento o documento que la sustituya.

estatura: expresada usando el Sistema Métrico Decimal .

color: de la piel.

Complexión: delgada, regular, gruesa u obesa.

pelo: su color.

ojos: el color que corresponda.

señas particulares: la descripción de ellas, y si no existieran se -  
anotará "ninguna"

En los renglones de "En caso de muerte o accidente avisar a": se -  
anotará el nombre de la persona, así como el domicilio y teléfono, si lo -  
hubiere, que indique el interesado.

19. - Las páginas número 7 a la 18 inclusive se destinan a anotacio--  
nes que en su momento harán las Oficinas de Migración, u otras autori--  
dades que realicen el control de entrada o salida de personas en los dis--  
tintos países partes o miembros en el Convenio.

20. - La identidad Marítima será nula si tiene raspaduras, enmendia--  
duras o enterrerenglonaduras.

21. - Del presente instructivo deberá exhibirse copia en lugar visible  
de cada Capitanía de Puerto, advirtiéndose al público que la expedición o  
reposición de la Identidad Marítima no causa más erogaciones que el pa--  
go de precio de \$ 10.00 M. N. que por concepto de derechos se ha indica--  
do.

22. - Los titulares de la Identidad Marítima, por su carácter de inte--  
grantes de la Marina Mercante Mexicana deberán cumplir con todas las -  
leyes y reglamentos de la Nación, procurando siempre por el bien de ésta  
y el del buque donde trabajen. Deberán asimismo respetar y cumplir las  
leyes y reglamentos, en lo que les sea conocido, de los países extranjeros  
que visiten.

México, D.F. a 5 de Agosto de 1970 "

3. - DISTINCION O DIFERENCIAS ENTRE LA LIBRETA DE MAR<sup>(3)</sup> LA IDENTIDAD MARITIMA<sup>(4)</sup> Y EL PASAPORTE ORDINARIO. (5)

Al hacer un breve comentario entre los tres documentos libreta de mar, identidad marítima y el pasaporte ordinario, podemos afirmar lo siguiente:

Los tres documentos son medios de identificación personal e intransferible, aunque el último concierne variante, podemos afirmar que en los tres encontramos los siguientes elementos o características: Quién expide el documento, a quién se expide, lugar donde se expide, sello de la oficina expedidora, firma del funcionario que autoriza, filiación de la persona a quien se expide el documento fotografías vigencia del documento e instructivo; sin embargo, hay ciertas diferencias en ellos por cuanto a la causa, motivo o finalidad de su expedición, por ejemplo; la libreta de mar es el documento que va a acreditar a una persona como marino mercante mexicano, además se acredita con la misma, la capacidad de su titular y su preparación, así como los servicios que ha prestado, las acciones meritorias, las faltas cometidas y las sanciones a que se ha hecho acreedor durante su labor, o sea, que dentro de la misma se lleva un control más o menos completo del historial laboral del titular de la libreta de mar; por otra parte, en la identidad marítima, como elementos que no contienen los otros dos documentos, libreta de mar y pasaporte ordinario, salvo el de "categoría del Titular en la Marina Mercante, que

(3)

(4)

(5)

lo contiene la libreta de mar", las hojas de "anotaciones" o sea el control de entradas y salidas del titular llevada a cabo por las Oficinas migratorias por donde pase el marino, o bien otras autoridades, así como la inscripción en dicho documento del texto del artículo 6o. del Convenio 108, que se refiere a las facilidades que deben dar todos los miembros signatarios del mismo a los marinos, cuando sea necesario, de conformidad con dicho artículo del convenio aludido.

En el pasaporte ordinario encontramos como elementos no comunes a los otros dos documentos de identidad, el renglón que especifica "válido para"... o sea que enseguida se deberá antora los países a los que se puede ingresar con dicho pasaporte, previa la obtención de la visa correspondiente y ésta podemos decir, es una restricción a la libertad del individuo de trasladarse de un lugar a otro cuando quiera, pero interpretada como restricción que imponen las necesidades políticas de los gobiernos y como somos parte de una sociedad en la que existen normas o reglas que de acuerdo con nuestro sistema de Gobierno, nos damos nosotros mismos para vivir mejor, debemos obedecerlas para que se cumpla la finalidad para la que fueron expedidas. Asimismo, encontramos dos hojas para refrendados; como de antemano sabemos el pasaporte ordinario se refrenda cada dos años y por lo anterior nos damos cuenta que se refrenda solo en dos ocasiones, por tanto a los seis años debemos obtener un nuevo pasaporte.

Encontramos también el rubro específico y concreto para éste documento de identidad referente a "menores que lo acompañan", de antemano sabemos que el pasaporte puede ser individual o colectivo, y aquí está la variante que señalábamos del pasaporte ordinario con los otros documentos, ya que aunque en un mismo documento de identidad pueden aparecer va

rias personas que podrán identificarse con el mismo, no por ello deja de ser un documento de identificación individual, pues no podrán identificarse otras personas que no esten incluidas en el mismo.

Podemos afirmar también que la libreta de mar es un documento que sirve para que el marino se identifique como tal y se tenga a la vista su capacidad, es decir, qué clase de trabajo puede desempeñar en un buque determinado. Mientras que la identidad marítima se expide como medio de identificación de la gente de mar, (marinos mercantes mexicanos), en el extranjero, ya que antes que este documento se expidiera, la libreta de mar era recogida a los marinos al llegar a puerto, por lo que quedaban sin ninguna identificación, como ya fué comentado con anterioridad, no así la identidad marítima, que es un documento que siempre debe traer consigo todo marino. Mientras que la libreta de mar y la identidad marítima son documentos que solamente se expiden a los marinos mercantes mexicanos, el pasaporte es un documento de identidad que se expide a todo mexicano (por nacimiento o naturalización) que llene los requisitos correspondientes y le sirve como medio de identificación personal en donde se halle y por el término que se desee, estando en regla su documento y previa obtención del visado de la embajada o consulado correspondiente al país donde se desee ingresar.

Como se advierte por lo expuesto, tanto la libreta de mar como la identidad marítima son documentos que dejan de tener validez automáticamente al dejar el titular de pertenecer a la marina mercante mexicana, el pasaporte ordinario nó, siempre y cuando, se lleven a cabo los refrendos señalados o se obtenga otro al caducar el anterior.

Enseguida anotamos en forma sintética los principales elementos ó -



características que encontramos en los tres documentos de identidad (libreta de mar, identidad marítima y pasaporte ordinario), que son los que ya fueron debidamente comentados en renglones anteriores y en los que se notará en forma mas clara las igualdades, semejanzas o diferencias que existen entre los mismos

## LIBRETA DE MAR

### ELEMENTOS O CARACTERISTICAS QUE CONTIENE.

Pág. 1

- a) Quién la expide
- b) Acredita la capacidad del marino.

Pág. 2

Filiación (generales)

Pág. 3

- a) Fotografías (frente y perfil)
- b) Firma del interesado.
- c) Datos de quien expide el documento, número de registro que correspondió y fecha de expedición.

Págs. 4 a 7

- a) Servicio que ha prestado el titular de la libreta de mar
- b) Nombre del buque
- c) Fecha de embarco
- d) fecha de desembarco
- e) Motivo de desembarco
- f) Cargo que desempeñó.

g) Eficiencia

h) Conducta

i) Nombre y firma del capitán - del buque.

Págs. 8 y 9

1. - Acciones meritorias acreditadas por el titular de la libreta de mar.

a) Acción o circunstancia

b) lugar

c) Recompensa

d) Nombre y firma del Capitán'

Págs. 10 y 11

1. - Faltas cometidas por el titular de esta libreta de mar y sanciones a que se hizo acreedor.

a) Lugar

b) Falta

c) Fecha

d) Sanción

e) Nombre y firma del Capitán.

Págs. 12 y 13

Disposiciones generales (especie de instructivo).

**IDENTIDAD MARITIMA**  
**ELEMENTOS O CARACTERISTICAS QUE CONTIENE.**

Pág. 1

México, el escudo nacional abajo de este dice:

Identidad Marítima

Pág. 2

Advertencias (instructivo)

Pág. 3

a) Identidad Marítima

b) A Nombre de quién se expide

c) Fundamento de la expedición (Convenio 108 de la O. I. T.)

Pág. 4

a) Quién expide la Identidad Marítima.

b) A quién se expide

c) Se repite el fundamento de la expedición (convenio 108 de la O. I. T.)

d) Lugar donde se expide

e) Sello de la Oficina expedidora.

f) Firma del funcionario que autoriza.

Pág. 5

a) Fotografía y firma del titular de la Identidad Marítima.

b) Categoría del titular en la Marina Mercante.

c) Término de validez de la Identidad Marítima (5 años).

Pág. 6

Filiación (generales)

Págs. 7 a 18

Hoja en limpio con la palabra - anotaciones en su parte superior.

Págs. 19 y 20

Texto del artículo 6o. del Convenio 108 de la O. I. T.

## PASAPORTE ORDINARIO

### ELEMENTOS O CARACTERÍSTICAS QUE CONTIENE.

Pág. 1

- a) Pasaporte ordinario
- b) Número.....
- c) Contiene 36 págs.
- d) La Secretaría de Relaciones - Exteriores de los Estados Unidos Mexicanos suplica a las - autoridades de los países. .etc.

Pág. 2

- a) Nombre y apellidos
- b) Lugar de nacimiento
- c) Fecha de nacimiento
- d) Ocupación.
- e) Estado Civil
- f) Esposa
- g) Pasaporte número
- h) Expedido el
- i) Válido hasta
- j) Válido para

Pág. 3

- a) Fotografía
- b) Impresión, pulgar derecho del titular
- c) Firma del titular
- d) firma de la esposa

Filiación

- e) Estatura
- f) Color
- g) Ojos
- h) Pelo
- i) Señas particulares.

Pág. 4

1. - Menores que lo acompañan

- a) Nombre
- b) Edad.
- c) Sexo.
- d) Este pasaporte fué expedido por:
- e) Fecha
- f) Antefirma
- g) Nombre y apellidos

Págs. 5 y 6

- a) Primer refrendo núm.
- b) Refrendado por ...
- c) hasta

- d) Sello
- e) Lugar y fecha
- f) Antefirma
- g) Nombre y apellidos

Págs. 7 a 36

- a) 29 páginas para visa.

ELEMENTOS O CARACTERISTICAS COMUNES A LOS  
TRES DOCUMENTOS DE IDENTIDAD.

- A) Quién expide.
- b) A quién
- c) Lugar donde se expide.
- d) Filiación
- e) Fotografía.
- f) Instructivo.
- g) Sello de la Oficina expedidora.
- h) Firma del funcionario que autoriza.
- i) Vigencia.

ELEMENTOS O CARACTERISTICAS NO COMUNES A  
LOS TRES DOCUMENTOS DE IDENTIDAD.

Libreta de Mar.	Identidad Marítima.	Pasaporte Ordinario
a) Acredita la capacidad del marino.	a) Categoría del titular en la marina mercante.	a) Válido para
b) Servicios que ha prestado el titular de la libreta de mar	b) Anotaciones ( control ) de entradas y salidas por oficinas migratorias u otras autoridades.	b) Refrendos (2)
c) Acciones meritorias	c) Texto del Artículo 6o. del Convenio 108 de la O. I. T.	c) menores que lo acompañan
d) Faltas cometidas y sanciones.		

# B I B L I O G R A F I A

## CAPITULO IV

1. - Anteproyecto de Reglamento para la Aplicación del Convenio 108, adoptado por la Conferencia Internacional - del Trabajo.
2. - Instructivo para la expedición del Documento Nacional de Identidad de la Gente de mar.
3. - Libreta de Mar ( prestada por la Dirección General de - Marina Mercante )
4. - Identidad Marítima ( prestada por la Dependencia citada en el punto número 3 )
5. - Pasaporte Ordinario ( Datos tomados del pasaporte ordinario del que suscribe este trabajo ).

## C O N C L U S I O N E S

1. - Desde la antigüedad el mar ha tenido una importancia de primer orden, en esa virtud, se han creado diversos intereses - en relación con el mismo, a ello obedece el hecho que, desde entonces la navegación haya sido objeto de ordenación por medio de costumbres y usos primero, luego a través de ordenamientos legislativos diversos de acuerdo con la época y el lugar donde se vivía: es así como encontramos que en principio lo que regía en cuanto a la navegación marítima, eran las costumbres y usos del lugar, posteriormente se empezó a legislar en esta materia, o bien, a unificar en cuerpos legislativos las costumbres y usos de la antigüedad; así podemos señalar: usos y costumbres del mar, publicado por Cleirac, colección de leyes marítimas anteriores al siglo XVIII, editada por Pardessus, en el Digesto y el código de Justiniano se encuentran normas de derecho marítimo, las Basílicas publicadas por León el Sabio, el Código de Hamurabi (2285 A. C.), las leyes de Rhodas; en la edad media podemos mencionar, los ordenamenta et consuetudo maris (trani), las costumbres de Bari, la tabla de Amalfi, el Constitutum usus el breve curiae maris, los brevi los atti de los cónsules de sentencia, los estatutos del officium gazariae, el breve portus Kalaretani, los estatutos franceses las providencias de los reyes aragoneses, - las ordenanzas de los magistrados de Barcelona, los estatutos de las Ciudades Anseáticas, los recesos de la liga Anseática

tica el consulado del mar y los roles de Olerón; como legislación moderna y contemporánea podemos señalar: la ordenanza sobre la marina de Luis XIV, las ordenanzas de Bilbao y la ordenanza inglesa de Cromwel; actualmente podemos decir que las naciones se rigen en esta materia además de su legislación interna, por tratados internacionales o convenios de la misma naturaleza.

II. -Desde tiempos remotos el hombre ha tenido, por diversas causas, necesidad de la identificación humana para lo cual se ha valido de diversos sistemas según sea el grado de necesidad de identificación que se pretenda llevar al cabo.

Uno de dichos sistemas es el pasaporte, medio de identificación personal, útil tanto en el país de origen como en otros países a donde se pueda trasladar el titular del mismo. Con el pasaporte se obtiene no solo la protección de las autoridades diplomáticas y consulares de su país en el extranjero, sino la identificación y protección de las autoridades del país a donde vaya.

Los requisitos que se exigen para la obtención de un pasaporte generalmente son los mismos, con diferencias pequeñas que no son de fondo; tampoco la forma de los pasaportes tiene variaciones de fondo.

Dentro de las diversas clases de pasaportes podemos señalar que existen los diplomáticos, ordinarios, individuales y colectivos.

Para poder entrar a otro país es necesario, además del pasa-



porte, el visado de las autoridades diplomáticas o consulares del país a que se desee ingresar.

En México antes de la independencia prácticamente no era necesario ningún documento para entrar o salir del país.

Poco después de la independencia, concretamente en la Constitución de Apatzingán de 1814 se empieza a dar importancia al elemento de la nacionalidad, diferenciándose claramente las dos calidades de ciudadano por nacimiento y por naturalización.

El origen de la facultad discrecional que tiene la Secretaría de Relaciones Exteriores para otorgar pasaportes, podemos decir que está en la Junta Soberana Gubernativa cuando al consumarse la independencia, aprobó el Reglamento para el Gobierno Interior y Exterior de las Secretarías de Estado y del Despacho Universal (8 de noviembre de 1821), en el que se fijaba la competencia y organización de las 4 Secretarías que creaba, entre ellas la de Relaciones Exteriores e Interiores.

En nuestro país y en diversas épocas, la facultad discrecional de otorgar o expedir pasaportes y la visación, ha sido no solo exclusiva de la Secretaría de Relaciones Exteriores, sino ésta a su vez ha delegado esta facultad a los gobernadores de determinados estados de la República. Asimismo, por razones de estadística, seguridad, economía, etc., ha sido necesario el control de entrada y salida tanto de nacionales como de extranjeros.

El fundamento legal actual para la expedición de pasaportes lo

encontramos en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos y en la Ley de Secretarías y Departamento de Estado de 23 de diciembre de 1958, asimismo, en el reglamento para la expedición y visa de pasaportes de 12 de abril de 1938, reformado en dos ocasiones.

Desde principio de 1974 se está tratando de prestar un mejor servicio en la expedición de pasaportes y se está descentralizando esta función delegando facultades en diversas oficinas foráneas para que sean ellas las que expidan los pasaportes ordinarios, dado el considerable incremento de solicitudes que se tiene día con día como ya quedó expuesto.

- El convenio 108 tiene su origen en tres fuentes sucesivamente.

En la Federación Internacional de Trabajadores del Transporte, en la Comisión Paritaria Marítima reunida en París en octubre de 1955, y en una resolución del Sindicato de Oficiales de Puente y de Máquinas del Reino Unido.

El convenio fué necesario porque ha contribuido a disminuir las dificultades con que contaban los marinos para pasar sus licencias en tierra, en puertos extranjeros o en relación con sus viajes en tránsito o de repatriación; asimismo, se eliminó la necesidad de concluir tratados bilaterales celebrados o por celebrarse, para allanar dichas dificultades.

El convenio en nuestro país es Ley suprema de toda la Unión, de acuerdo con el artículo 133 Constitucional, en virtud de que: Se celebró un tratado por el C. Presidente de la Repúbli

ca; dicho tratado está de acuerdo con la Constitución y ha sido aprobado por el Senado de la República y publicado en la forma que previene la Constitución política de los Estados Unidos Mexicanos.

IV. - Existe un inconcluso, y por tanto incompleto anteproyecto de Reglamento para la aplicación del Convenio 108, adoptado por la Conferencia General de la Organización Internacional del Trabajo que pensamos, debe de concluirse, o bien, elaborarse otro en su caso que llene todas las formalidades que para tal efecto señala nuestra constitución política.

Podemos afirmar que existen pocas distinciones o diferencias entre la Libreta de Mar, la Identidad Marítima Nacional, y el Pasaporte Ordinario, pues los tres documentos son para identificación personal e intrasferibles ante determinadas autoridades, sin embargo, podemos señalar, que mientras la libreta de mar sirve a la gente de mar para identificarse como marinos mercantes al embarcarse, la identidad marítima sirve a los marinos como medio de identificación en los puertos extranjeros, sea en mar o tierra, o lugares cercanos a los puertos; por otra parte, los documentos anteriores se expiden solamente a marinos mercantes mexicanos por nacimiento, mientras que el pasaporte ordinario creemos que es el documento de identidad más completo, en virtud de que sirve como medio de identificación a todos los ciudadanos mexicanos, sean, por nacimiento o por naturalización y no es tan especial y concreto como lo son la libreta de mar y la identidad marítima nacional.

## BIBLIOGRAFIA GENERAL

- 1.- Daniel Danjon. Tratado de Derecho Marítimo  
Traducción de Luis Aguirre Fanaique  
Madrid, 1931.
- 2.- Héctor Schuldreich Talleda. Derecho de la Navegación  
Cooperadora de Derecho y Ciencias Sociales,  
Buenos Aires, 1963.
- 3.- Antonio Scialoja. Sistema del Derecho de la Navegación  
Ediciones Jurídicas Europa-América,  
Buenos Aires, 1950.
- 4.- Georges Ripert. Compendio de Derecho Marítimo  
Traducción de Pedro G. San Martín,  
Tipográfica Editora Argentina,  
Buenos Aires, 1954.
- 5.- Dr. Raúl Cervantes Ahumada. Derecho Marítimo  
Ediciones Herrero, S. A.  
México,
- 6.- Enciclopedia Jurídica OMEBA. Editorial Bibliográfica  
Argentina, 1964.
- 7.- Alfred Thayer Mahan. The influence of sea power upon  
histor 1660-1783  
Mathuen Londres, 1965.
- 8.- Enciclopedia Cultural. Unión Tipográfica Editorial  
Hispano Americana,  
México, 1957.
- 9.- Diccionario Enciclopédico UTHEA. Unión Tipográfica  
Editorial Hispano Americana  
México, 1957.

- 10.- Gabino Fraga. Derecho Administrativo  
Editorial Porrúa, Undécima Edición,  
México, 1966.
- 11.- Constituciones de México. Edición Facsimilar  
Secretaría de Gobernación.  
México, 1957.
- 12.- Diario de Sesiones de la Junta Provisional Gubernativa del  
Imperio Mexicano,  
Imprenta de Don Alejandro Valdez  
1821, México.
- 13.- Circular, expedida por Don Lucas Alamán, 30 de junio de 1824,  
Primera Secretaría de Estado; Relaciones Exteriores, sección de Gobierno, 359;  
LAF, México.
- 14.- Reglamento, para el Ramo de Pasaportes, 1821, Puebla,  
Recopilación de datos,  
Biblioteca Nacional.
- 15.- Memoria, Secretaría de Relaciones Exteriores,  
1858, México.
- 16.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores,  
México, Don Benito Juárez, datos recopilados  
Biblioteca Nacional, 1861.
- 17.- Decreto sobre matrícula de extranjeros, Secretaría de Estado  
y Negocios Extranjeros.
- 18.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores,  
"Cartas de Naturalización",  
México, 1870.
- 19.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores,  
México 1870.

- 0.- Circular Secretaría de Relaciones Exteriores  
1873, México.
- 1.- Organigrama Proporcionado por la Dirección General del  
Servicio Consular de la Secretaría de  
Relaciones Exteriores, México.
- 2.- Reconocimiento recíproco o internacional de una Tarjeta de  
Identidad Nacional de la Gente de Mar, O. I. T.  
1952 informe VII, cuadragésima primera reunión.
- 3.- Conferencia Internacional del Trabajo primera reunión  
Ginebra 1958. Actas. Oficina Internacional  
del Trabajo, Ginebra, 1959, Informe de la  
Comisión de tarjetas de Identidad.
- 4.- Boletín del Instituto de Derecho Comparado de México. UNAM.  
(hoy Instituto de Investigaciones Jurídicas)  
Año XV-Sep.-Dic. 1962 Núm. 45. México, D. F.
- 5.- Derechos del Pueblo Mexicano, México a través de sus Constitu-  
ciones, Tomo VIII. Antecedentes y evolución  
de los artículos 107 a 136 constitucionales.  
XLVI Legislatura de la Cámara de Diputados.  
México, 1967.
- 6.- Tabla o boletín correspondiente al mes de Junio de 1974, propor-  
cionado por la Oficina Internacional del Trabajo  
en México, D. F.
- 7.- Anteproyecto de Reglamento para la Aplicación del Convenio 108,  
adoptado por la Conferencia Internacional del  
Trabajo.
- 8.- Instructivo para la Expedición del Documento Nacional de  
Identidad de la Gente de Mar.
- 9.- Libreta de Mar prestada por la Dirección General de Marina  
Mercante, México.

30.- Identidad Marítima prestada por la Dirección General de Marina Mercante, México.

31.- Pasaporte Ordinario datos tomados del pasaporte ordinario del que suscribe este trabajo.