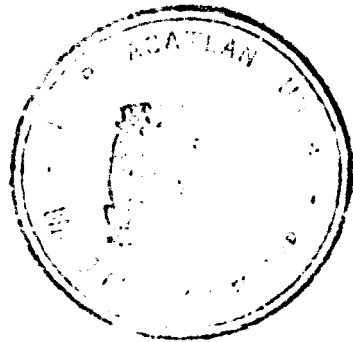


UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA
DE MEXICO

ESCUELA NACIONAL DE ESTUDIOS PROFESIONALES
"ACATLAN"



LA EMPRESA MARITIMA

T E S I S

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

P R E S E N T A :

MANUEL DESCHAMPS ROBLES LINARES

MEXICO, D. F.

1995

FALLA DE ORIGEN

85
zej



Universidad Nacional
Autónoma de México

UNAM



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 está 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.

TESIS CON FALLA DE ORIGEN

Dedico lo que este trabajo representa, a mi padre, quien dejó en mi un imperecedero recuerdo y un inalcanzable ejemplo de fortaleza, bondad y sabiduría.

Con toda mi admiración, Gracias, donde quiera que estés.

Dedico también este trabajo a mi madre, a quien siempre le agradeceré el haberme dado todo lo que ha estado a su alcance, pero por encima de ello, por depositar en mi todo su amor y sus esperanzas.

Este trabajo, como casi todo lo que he hecho ultimamente, estaría incompleto sin la presencia de mi compañera y cómplice incondicional, quien como siempre, me ha apoyado y alentado constantemente para que mis ideas y proyectos no se queden sólo en eso.

Con todo mi amor, Gracias Edith.

Mi más sincero agradecimiento al Dr. Jose Eusebio Salgado y Salgado por apoyarme con sus conocimientos y experiencia en la conducción de este trabajo, pero principalmente por despertar en mi un auténtico interés por el Mar, permitiéndome tomar conciencia de que un abogado preocupado, puede contribuir para que algún día se logre un cabal y respetuoso aprovechamiento de éste maravilloso recurso natural.

Por último debo agradecer especialmente a mis hermanas, hermano y a mis invaluable amigos, el cariño y afecto que siempre me han profesado.

" Cualesquiera que domine el mar, domina el comercio; cualesquiera que domine el comercio del mundo, domina las riquezas del mundo y consecuentemente al mundo mismo".

Sir Walter Raleigh, siglo XVII.

INDICE

INTRODUCCIÓN

CAPITULO I. LA PROPIEDAD DEL BUQUE

1.1 Concepto de Buque	2
1.2 Individualización del buque	8
1.2.1 Nombre	9
1.2.2 Tonelaje	11
1.2.3 Registro	12
1.2.4 Nacionalidad	17
1.2.5 Numeral	24
1.3 Formas de Adquisición de los Buques	25
1.3.1 Formas de Derecho Común	27
1.3.2 Formas de Derecho Marítimo	35
1.4 Propiedad del Buque	50
1.4.1 La Persona Física como Propietaria del Buque	54
1.4.2 La Persona Moral como Propietaria del Buque	58

CAPITULO II. LA EMPRESA MARÍTIMA

2.1 Concepto de Empresa Marítima	62
2.1.1 Distinción entre los conceptos de Armador, Naviero y Empresa Marítima	66
2.1.2 Los conceptos de Naviero y Armador que proporciona la Ley de Navegación	69

2.2 Organización de la Empresa Marítima	73
2.2.1 El Personal Marítimo	74
2.2.2 El Personal Terrestre	83
2.2.3 El Agente Marítimo	86
2.3 La Organización de Transportación Marítima Mexicana como Principal Empresa Marítima Privada en México	91
2.3.1 Breve Síntesis Histórica	92
2.3.2 Actual Organización Interna	93
2.3.3 El Grupo T.M.M. hoy día	97
CAPITULO III. IMPORTANCIA DE LA EMPRESA MARITIMA EN EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA	
3.1 La Marina Mercante Nacional	103
3.1.1 Principales Compañías Marítimas Mexicanas	106
3.1.2 Tonelaje de la Flota Mercante Nacional en comparación con la flota de los principales países marítimos	111
3.1.3 Tipos de buques que componen la Marina Mercante Nacional	116
3.1.4 La Flota Mercante bajo pabellón de libre registro	120
3.1.5 El Transporte Terrestre como principal competidor de las Empresas Marítimas	125
3.2 El papel fundamental que desempeña Petróleos Mexicanos como Empresa Armadora en el desarrollo de la Marina Mercante Nacional	129
3.2.1 Pemex como principal Empresa Armadora en México	135

3.3 Perspectivas de Desarrollo de las Empresas Marítimas Mexicanas	146
CONCLUSIONES	149
BIBLIOGRAFIA	158

INTRODUCCION

Durante las últimas décadas, el mundo se ha visto envuelto en una serie de transformaciones antes inimaginables; las grandes potencias han logrado su alto grado de desarrollo, ya no mediante las enormes conquistas territoriales o el constante almacenamiento de sus riquezas, sino a través de la formación de alianzas y la creación de bloques económicos integrados por grupos de países con una sola finalidad: el Comercio Internacional. Una nación con un buen desenvolvimiento comercial internacional, forzosamente está destinada al crecimiento, y uno de los principales elementos para estar en aptitud de incursionar con éxito en el comercio multinacional es mediante el Transporte Marítimo.

La mayor parte del volumen de importaciones y exportaciones de los países se moviliza por vía acuática, ésto se debe a diversos factores como son la gran capacidad de carga de los buques, el factible bajo costo de los fletes y la amplia red de cobertura hacia los principales puertos del mundo por parte de las Empresas Marítimas.

Como consecuencia de lo anterior, nuestro país actualmente pretende enfrentar estas transformaciones económicas y ha comenzado a difundirse entre los industriales y grupos empresariales las ideas de calidad, competitividad y productividad, con la finalidad de aumentar el volumen de nuestras exportaciones. Esto ha quedado claramente demostrado con la celebración de diversos tratados como el de Libre Comercio con los Estados Unidos y Canadá, o los celebrados con algunos países latinoamericanos, así como con las reformas y modificaciones a diversos cuerpos de leyes, fundamentalmente de orden económico. Todo ésto podría resultar benéfico para nuestro país, sin embargo, los dirigentes de la economía nacional se han olvidado de un factor muy importante: la infraestructura marítima del país, y siendo más específico, de las Empresas Marítimas.

En atención a lo antes expuesto surgió la idea de elaborar el presente trabajo, pues existe un desconocimiento total por parte de la sociedad en general de la importancia que reviste para cualquier Estado el poseer una Marina Mercante eficiente y suficiente, y dentro de este renglón contar con Empresas Marítimas cien por ciento nacionales que operen la mayoría del volumen de las cargas generadas por nuestro comercio exterior.

A lo largo de la presente investigación se pretende identificar cuál es el problema que enfrentan las Empresas Marítimas Mexicanas, que las ha llevado a un retroceso en su desarrollo, ya que en los últimos años se ha disminuido considerablemente el tonelaje de nuestra flota, incrementándose el fenómeno de los buques propiedad de mexicanos que operan bajo pabellones de libre registro.

Además consideramos prioritario destacar el papel fundamental que desempeña la Empresa Marítima dentro de la Marina Mercante Nacional.

De tal suerte, y con la finalidad de comprender lo anterior, hemos elaborado un primer Capítulo denominado "La propiedad del buque" en el que se tratan los aspectos más básicos inherentes al elemento utilizado por las Empresas Marítimas para lograr su objetivo, es decir, el buque. Señalaremos en primer término qué es lo que debe entenderse por buque, así como las características que presentan y que permiten diferenciarlos, hecho que es de suma importancia si tomamos en cuenta que cada buque es un centro de imputación de normas, así como objeto de derechos.

Por otra parte, estudiaremos las formas de adquisición de los buques, tanto de Derecho Común, como aquellas especiales de Derecho Marítimo y finalmente analizaremos la propiedad del buque en sí, tema que adquiere particular importancia debido a que constituye un elemento fundamental de la economía nacional, por lo que es importante conocer las limitaciones a este derecho

tendientes a proteger el desarrollo económico del país, o incluso la seguridad del mismo.

El segundo Capítulo intitulado "La Empresa Marítima" se ha incluido en este trabajo con la intención de lograr dos objetivos: proporcionar un panorama claro acerca de lo que es una Empresa Marítima o Armadora, precisando su función, objetivos y organización desde un punto de vista teórico; y en segundo lugar, conocer la estructura y organización real de una verdadera Empresa Marítima privada, para lo cual se seleccionó a Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., dadas las características e importancia de esta empresa.

Para ello, iniciamos proporcionando un concepto moderno de Empresa Marítima, así como haciendo una distinción entre los conceptos de Naviero y Armador comúnmente mal utilizados por algunos tratadistas de la materia, como por la propia Ley de Navegación vigente.

Posteriormente entraremos en un estudio de la organización teórica de la Empresa Marítima, describiendo al personal marítimo y al personal terrestre que la componen. Desde luego no podría quedar fuera de este apartado el Agente Marítimo, personaje indispensable para el buen funcionamiento de cualquier Empresa Armadora moderna.

Una vez entendido el concepto y organización de la Empresa Marítima en general, conoceremos un caso particular, es decir, el de Transportación Marítima Mexicana S.A. de C.V., indicando los motivos que nos llevaron a seleccionarla como ejemplo de lo que debe ser una Empresa Armadora actual. Además se expondrá una breve síntesis histórica, pero principalmente su actual organización interna que incluye su organigrama y funciones, culminando el Capítulo descubriendo el enorme potencial del Grupo T.M.M. hoy día.

El tercer y último Capítulo del presente estudio se ha designado "Importancia de la Empresa Marítima en el desarrollo de la Marina Mercante

Mexicana", y durante la exposición del mismo se pretende explicar que la Marina Mercante Nacional no solamente se integra por una serie de barcos, sino que se compone por todo un conjunto de elementos que se encuentran en íntima relación y, que por consecuencia lógica, del buen funcionamiento de uno de ellos, depende en gran medida la adecuada operación de los demás, por lo tanto trataremos de encuadrar dentro de este amplio marco a las Empresas Marítimas, destacando su importancia.

También conoceremos algunas de las principales compañías marítimas mexicanas privadas y el tonelaje y tipos de buques que componen la flota mercante nacional, comparándolo con el relativo al de las flotas de los principales países marítimos.

Con la finalidad de poner en relieve y comprender mejor la difícil situación que padecen las Empresas Marítimas en México, abordaremos el problema de los llamados pabellones de libre registro, explicando en que consiste este fenómeno y cuáles son las causas de su proliferación. Asimismo incluiremos una breve comparativa del estado que guardan las Empresas Marítimas en relación con las del autotransporte de carga considerando que será interesante por lo contrastante de las cifras.

Si bien hemos dicho que Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V. es la principal Empresa Marítima privada de México, dentro de este trabajo se le ha dado un apartado especial a Petróleos Mexicanos, ya que como empresa estatal mexicana posee la flota más grande del país, con lo que se consolida al lado de T.M.M. como los pilares de nuestra Marina Mercante; en tal virtud, y por los beneficios económicos que representa para el país esta flota estatal, se le dedicó una buena parte de nuestro estudio en su aspecto de empresa armadora, reseñando desde el origen y constitución de su flota, hasta su operación, funcionamiento y organización interna, todo ello sin perder de vista, desde luego,

su ubicación dentro de la Marina Mercante Nacional y los problemas a que se enfrenta la existencia de su flota.

La parte final de este capítulo parece la más difícil, pues a partir de todo lo estudiado con anterioridad a este punto, debemos dar un esbozo de las perspectivas de desarrollo de las Empresas Marítimas Mexicanas, las cuales no parecen muy entusiastas dado el abandono por parte de las autoridades de este sector.

Es pertinente manifestar que el presente estudio siempre será tratado sin apartarnos de nuestro marco normativo aplicable a la materia, es decir, la Ley de Navegación vigente a partir del 5 de enero de 1994, ordenamiento al que constantemente se le harán fuertes críticas debido a la falta de pericia del Legislador en su redacción, pues proporciona términos equívocos y omite figuras jurídicas relevantes o incluso en algunos casos se oponen a los acuerdos y tratados internacionales, así como a la práctica marítima internacional.

La parte final de la presente tesis se conforma por todas aquellas conclusiones a las que se llegó después de haber analizado detenidamente toda la información recopilada.

Para concluir estas notas introductorias, creemos que el presente trabajo cumplirá con su cometido, es decir, que de una manera sencilla se comprenda qué es una Empresa Marítima, cuáles son sus problemas, así como la función que cumple dentro de la Marina Mercante Mexicana y finalmente dentro de la economía nacional.

CAPITULO I
LA PROPIEDAD DEL BUQUE

1.1.- CONCEPTO DE BUQUE

El primer paso para poder entrar en un estudio de la Empresa Marítima consiste en comprender un concepto fundamental para la misma, es decir, el buque, ya que éste constituye la materia prima mediante la cual la empresa marítima va a lograr su objetivo, o sea la transportación de mercancías o de personas por vía acuática.

Se ha escogido el término buque para ser utilizado a lo largo del presente trabajo, en virtud, de que en nuestra opinión reúne todas las características propias del instrumento de la navegación, pero para poder realizar tal aseveración, debemos entrar primero en el estudio detallado de este concepto.

La palabra Buque proviene del Celta buc y significa magnitud, tamaño o masa, e incluso el diccionario de la Lengua Española de la Real Academia Española utiliza la acepción de casco que nos da la idea de capacidad interna, por lo tanto su origen celta es el más probable.

Existen tantas definiciones como autores hay, sin embargo vamos a detenernos únicamente en algunas de ellas, en atención al contenido y aporte que proporcionan. El autor mexicano Raúl Cervantes Ahumada nos dice que por buque debemos entender "Todo instrumento o aparato apto para la navegación en mar abierto y legalmente destinado al tráfico marítimo"¹ Esta definición al igual que la proporcionada por el también mexicano Omar Olvera de Luna, quien dice que buque es "todo vehículo flotante apto para la navegación".² si bien ambas incluyen la aptitud para la navegación, la primera resulta restrictiva, pues limita la navegación del buque al medio marino, sin tomar en cuenta las vías

¹ Cervantes Ahumada Raúl. *Derecho Marítimo*, Mexico, Editorial Herrero, 1984, 2a. edición, p. 448

² Olvera de Luna Omar. *Manual de Derecho Marítimo*, Mexico, Editorial Porrúa S.A. 1981, p. 79

lacustres o fluviales, en las que indudablemente existe un importante tráfico de mercancías.

En este mismo sentido se pronuncia el Convenio Internacional de Bruselas para la unificación de ciertas reglas en materia de conocimientos de embarque, aprobado el 25 de agosto de 1924, definiendo al buque como "cualquier embarcación empleada en el transporte de mercancías por mar",³ como puede apreciarse también se limita a la navegación marítima.

Existen autores que definen al buque en función de su destino, tal es el caso de Georges Ripert quien afirma que "el buque es una máquina flotante destinada a la navegación. Su calidad depende pues de su destino, y éste impone su estructura".⁴

Ripert, al proporcionarnos esta definición, asevera que no puede ser considerado como buque alguna otra máquina ó artefacto que no esté destinado a la navegación como el caso de un buque flotante anclado en una rada o en un puerto, y tampoco las dragas ó grúas flotantes, pues no están destinadas a la realización del transporte, esto en nuestra opinión no es del todo correcto, ya que éstas máquinas o artefactos sirven para brindar apoyo a la navegación y al transporte marítimo, y en este sentido se ha pronunciado el Convenio Internacional para prevenir la Contaminación por Buques, del 2 de noviembre de 1973 y su protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978 (MARPOL 73/78), en el que se definió al buque como "todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino incluidos los alscafos, así como los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos y las plataformas fijas y flotantes".⁵ como puede

³ Salgado y Salgado José Eusebio, *El conocimiento de Embarque - Su Reglamentación Internacional*, Mexico, UNAM, 1988, p. 156

⁴ Ripert Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, Buenos Aires, Tipografía Editora Argentina, 1954, p. 37

⁵ MARPOL 73/78, adoptado en el seno de la Organización Marítima Internacional el 2 de noviembre de 1973, y su Protocolo de Modificación del 17 de febrero de 1978

apreciarse ésta última definición engloba un contenido mucho más amplio de acuerdo a la modernidad, no obstante que sigue limitando la navegación al medio marino, aún cuando debo aclarar que las plataformas fijas y flotantes se incluyeron únicamente con fines de protección ambiental.⁶

Por su parte el Dr. José Eusebio Salgado y Salgado, haciendo una recopilación y un estudio de las diferentes legislaciones marítimas existentes, así como de la Doctrina Internacional nos ofrece un concepto de buque adicionado, el cual es el siguiente: "Buque es todo tipo de embarcaciones que operen en el medio marino, fluvial o lacustre, incluidos los aliscafos, los aerodeslizadores, los sumergibles, los artefactos, así como toda construcción destinada al transporte por agua, aún cuando sea con fines de comercio, deporte, industria, pesca, remolque u otro fin."⁷ Esta definición resulta amplia y no restringe, como las anteriores, la navegación o la operación del buque al medio marino, además de que toma en cuenta los adelantos tecnológicos y los muy variados fines del transporte acuático. Ésta, consideramos que es la definición más apropiada, pues abarca todas las distintas formas que puede presentar un buque dentro del medio marítimo nacional e internacional.

Por lo que respecta a los conceptos de nave, navío, barco, etc. Éstos han sido utilizados a lo largo de diversas épocas y en distintos países, existiendo autores que afirman que cada uno de éstos términos se utilizan dependiendo del medio acuático en que se da la navegación o de la magnitud de la construcción, por ejemplo Ripert señala que la palabra barco designa siempre judicialmente la embarcación de río.⁸

⁶ Idem

⁷ Salgado y Salgado José Eusebio, *El Nuevo Concepto del Buque*, Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, p. 31

⁸ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, p. 37

En cambio Olvera De Luna explica que es una palabra que utilizan los medios de difusión no especializados, el público no ligado profesionalmente al buque.⁹ Lo cierto es que dentro de nuestra materia, es decir el Derecho Marítimo, resulta innecesaria la utilización de tales términos, pues como ya ha quedado claro, existe el concepto "buque", el cual engloba todos los elementos propios de la práctica marítima, de la legislación y de la doctrina.

Es necesario en este momento detenerse a analizar el concepto de buque que nos proporciona nuestra nueva Ley de Navegación, sin embargo, al hacer una simple lectura de ella podemos percatarnos de que dicho concepto ya no existe como tal, a pesar de que como se ha visto lo utilizan los convenios internacionales y la mayoría de las legislaciones de los diferentes países marítimos. ¿Qué es lo que ha pasado? pues simplemente que el legislador dividió el concepto de buque fraccionándolo en dos nuevos términos, que incluyó en los párrafos primero y tercero del Artículo 2º de la Ley de Navegación que entró en vigor el miércoles 5 de enero de 1994 que a continuación se transcriben:

"Artículo 2º para efectos de la presente Ley se entenderá por:

Artefacto Naval: Toda construcción flotante o fija que no estando destinada a navegar, cumple funciones de complemento o apoyo en el agua a las actividades marítimas, fluviales o lacustres, o de exploración y explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de las instalaciones portuarias aunque se internen en el mar.

Embarcación: Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión".¹⁰

En opinión del suscrito, esta división del concepto de buque en "artefacto naval" y "embarcación", resulta poco afortunada y resulta poco práctica, además

⁹ Olvera de Luna, Omar. *Op. Cit.*, p. 79

¹⁰ "Ley de Navegación", *Diario Oficial de la Federación*, martes 4 de enero de 1994, p. 31.

de que pone de manifiesto que el legislador fue incapaz de formular un concepto de buque que incluyera el aspecto formal del destino y la aptitud, así como el de operar en el agua, sea este el medio marino, fluvial o lacustre. Esto viene a quedar nuevamente demostrado en la fracción II del Artículo 9º de la citada Ley, en donde se utiliza por única vez en todo el texto legal la palabra "buque", misma que se define en atención a sus dimensiones de la siguiente manera: "Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar. ..."¹¹

A mayor abundamiento, es pertinente destacar que las definiciones de artefacto naval y embarcación contenidas en nuestra Ley de Navegación vigente, son una burda copia de las proporcionadas por el Código de Comercio Chileno, cuyo Título II, del Libro Tercero se refiere a las naves y artefactos navales, siendo prácticamente idénticas en su contenido, con la salvedad de que este último código les asigna el término de nave y no el de embarcación.

Para poder comprender mejor el concepto de buque debemos señalar que éste por naturaleza y por disposición de la Ley es un bien mueble, así lo establece el primer párrafo del Artículo 67 de la Ley de Navegación que textualmente dice: "La embarcación es un bien mueble sujeto a lo establecido en esta ley y demás disposiciones de derecho común sobre bienes muebles."¹²

Asimismo el Artículo 756 del Código Civil establece que "las embarcaciones de todo género son bienes muebles",¹³ no obstante lo anterior a los buques se les atribuyen características de los bienes inmuebles, fundamentalmente en lo que se refiere a hipotecas y registro, pero esto no implica que lo sean. Además el buque está integrado no sólo por el casco, es decir, el cuerpo del buque, sino

¹¹ Ibidem

¹² Ibidem

¹³ Código Civil vigente para el Distrito Federal, México, Editorial Porrúa, S.A. 1993, p. 181.

también por sus accesorios como son los mecanismos de propulsión, de carga y descarga, aparejos, pertrechos y demás equipo relacionado, por lo tanto se considera que el buque constituye una "Universalidad de Hecho", y así lo establece el segundo párrafo del Artículo 67 de la Ley de Navegación, este concepto adquiere notables aplicaciones en materia de propiedad, posesión, hipoteca, seguro marítimo y del abandono.

Este conjunto de bienes que integran al buque forma un núcleo patrimonial autónomo que, en determinadas contingencias se transforma en una entidad jurídica conocida con el nombre de "Fortuna del Mar"¹⁴ o Patrimonio Naval, el cual permite hacer una separación del patrimonio del armador. Este concepto de fortuna de mar adquiere una especial relevancia cuando fija el límite a la responsabilidad del armador, quien considera a cada buque como una fortuna de mar distinta, por lo que solo responde ante sus acreedores marítimos hasta por el valor del mismo.

Este sistema de limitar la responsabilidad del armador ha sido establecido con el propósito de proteger a las empresas marítimas y gracias a él han podido subsistir, pues de lo contrario, al tener el armador la necesidad de afrontar responsabilidades derivadas de uno de sus buques con su patrimonio propio, se le causaría un detrimento económico que podría ocasionarle la bancarrota.

¹⁴ Farfán, Francisco, *Derecho Comercial Marítimo: Doctrina y Jurisprudencia Internacional*, Madrid, Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, 1948, vol. I, p. 62.

1.2 INDIVIDUALIZACION DEL BUQUE

El buque como ya hemos visto, es un bien mueble con características muy especiales, existen autores que aseguran que por su condición jurídica se asemejan a las personas físicas, tal es el caso de Ripert, quien manifiesta que los buques como las personas tienen un nombre que los designa, pertenecen a una clase social pues distingue los navios de recreo, de los que están destinados al comercio o a la defensa; tienen un domicilio, así como una nacionalidad, e incluso señala que casi "muere" cuando es demasiado viejo, o es declarado innavegable, desapareciendo como bien jurídico.¹⁵

Esta comparación tiene una utilidad meramente teórica, y como el propio autor citado señala, no debe llevarse muy lejos. Lo cierto es, que el buque como centro de imputación de normas, así como objeto de derechos, debe ser claramente individualizado y distinguido de cualquier otro buque.

Existen diversos elementos que se utilizan para individualizar a un buque, éstos presentan variantes, atendiendo a las distintas legislaciones, así como a las variadas opiniones de los tratadistas, sin embargo, podemos señalar cinco elementos que son los más comúnmente utilizados en el ámbito marítimo internacional, éstos son: nombre, tonelaje, registro, nacionalidad y numeral, con la finalidad de dejar perfectamente claro cada uno de los mencionados elementos, serán objeto de estudio por separado más adelante, concretándonos por el momento a puntualizar la importancia que reviste para los Estados el poder distinguir con precisión cada uno de los buques que integran sus flotas, en virtud de que como es costumbre en los principales países con tradición marítima, con

¹⁵ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, p. 36.

el fin de proteger el desarrollo de sus marinas mercantes, suelen conceder primas o subvenciones a determinados buques o a los que realizan determinadas navegaciones y asignarles privilegios de navegación de cabotaje o de tráfico interior; siendo la nacionalidad de éstos buques la condición *per se* para disfrutar esos beneficios, los cuales por consecuencia lógica se extienden a las empresas armadoras.

Por lo que respecta a las inscripciones en los registros especiales así como el domicilio legal del buque, son base de la que arrancan consecuencias jurídicas de orden mercantil y administrativo, así como la necesaria publicidad para el conocimiento de los interesados en las relaciones jurídicas en que interviene el buque, de sus propietarios, créditos deudas sobre el buque, etc.¹⁶

Nuestra Ley de Navegación, en el tercer párrafo del Artículo 67, dice que "los elementos de individualización de una embarcación son: nombre, matrícula, puerto de matrícula, nacionalidad, señal distintiva y unidades de arqueo bruto",¹⁷ Estos seis elementos, no son distintos de los que proporcioné con anterioridad, simplemente que el legislador les asigna a algunos de ellos una denominación diferente, pero que engloba el mismo concepto, esto quedará bien claro, al estudiar detenidamente cada uno de los elementos señalados, lo cual se hará a continuación.

1.2.1 Nombre.

Nuestra Ley de Navegación, como ya se dijo anteriormente, nos hace referencia al nombre como uno de los elementos distintivos del buque, sin

¹⁶ Farfán, Francisco, *Op. Cit.* p. 48 y 49

¹⁷ "Ley de Navegación", *Op. Cit.* p. 40

embargo, nada nos dice en relación a las condiciones en que debe otorgarse la denominación, por lo tanto, se ha recurrido a la práctica marítima internacional para desarrollar este punto.

Por regla general, todo buque debe llevar un nombre, esta denominación es escogida libremente por el propietario y no existe restricción alguna en este sentido, salvo en algunos casos para evitar confusiones y fraudes, por ejemplo en Francia está prohibido dar a un buque un nombre que ya se dió a otro. Por otro lado si bien, existe libertad para asignar un nombre, en la mayoría de los países, el cambio de nombre no es permitido sin una autorización administrativa, y en casos excepcionales.

En la práctica marítima, las compañías armadoras, tienen la costumbre de asignar, para embarcaciones de un mismo tipo, una serie de nombres que pueden ser algunos de los estados de un país, sus puertos, el propio nombre del país, nombres de navegantes o héroes nacionales, etc. Por ejemplo, nuestra empresa armadora privada más importante, es decir, *Transportación Marítima Mexicana*, utiliza en su flota nombres como Oaxaca, Colima, Aguascalientes e incluso el B/M México, asignado al buque portacontenedores de más reciente adquisición. Generalmente abajo del nombre aparece el puerto de matrícula (registro).

Finalmente, podemos afirmar que a pesar de la prohibición por parte de la mayoría de los Estados, en el sentido de no proporcionar a un buque un nombre similar al de algún otro, puede darse el caso de que existan dos o mas buques con un mismo nombre, por lo tanto, este elemento de individualización, no resulta muy eficaz por sí solo, sino que requiere de los demás para permitirnos identificar plenamente una embarcación. Así, en México tuvimos un buque tanque de nombre "Cuauhtémoc", mismo nombre que lleva el buque escuela de la Armada de México.

1.2.2 Tonelaje

El tonelaje es la capacidad interna del buque.¹⁸ El arqueo es la operación técnica que permite determinar el tonelaje.¹⁹ Esta capacidad interna se expresa por una medida particular, la tonelada de arqueo, esta medida corresponde a un método inglés llamado el método Moorson, en donde cada tonelada de arqueo equivale a 2.83 metros cúbicos, o sea a 100 pies cúbicos ingleses. Esta cifra nos va a dar una idea de las dimensiones del buque y permite identificarlo. Sin embargo, existen diversas clases de tonelaje de arqueo, siendo las más importantes las que a continuación se describen:

a) Tonelaje de Arqueo Bruto.- Capacidad cúbica total del buque, comprendida entre el plan hasta la cubierta superior, y de todas las superestructuras cerradas.²⁰

La actual Ley de Navegación, señala éste tipo de medida como otro de los elementos de individualización de los buques, y seguramente el legislador la prefirió, porque el tonelaje de arqueo bruto, nos da una idea mas exacta de las dimensiones de un buque, ésto para efectos de identificación resulta más práctico.

b) Tonelaje de Arqueo Neto.- Diferencia entre el tonelaje bruto y la suma de todos los espacios habitables del buque: caseta del servomotor, caseta de derrota, espacio de máquinas y calderas, etc.²¹

¹⁸ Mezzera, Alvarez Rodolfo. *Curso de Derecho Marítimo*, Montevideo, Organización Medina, 1954, 2a ed. revisada, p. 91

Rupert, Georges, *Op. Cit.*, p. 40

¹⁹ Mezzera, Alvarez Rodolfo, *Op. Cit.* p. 93

²⁰ *Enciclopedia General del Mar*, Barcelona, Ediciones Garriga, S. A. 1988, 4a Edición, vol. VIII, p. 626. Esta enciclopedia define el termino "plan" como el piso mas bajo de un buque.

²¹ *Ibidem*, p. 626

c) Tonelaje de Arqueo de Bodegas.- Volumen de bodegas expresado en toneladas Moorsom.²²

Hay autores que manejan otros tipos de tonelajes como el Tonelaje Bajo Cubierta (under deck tonnage) que es el volumen total del espacio comprendido entre el casco y la cubierta.²³ El Tonelaje de Porte (dead weight, d.w.) es el peso total que puede soportar el buque en mercaderías, combustible y provisiones, sin embargo, éste es expresado en toneladas de 1000 Kg. en los países que adoptan el sistema métrico decimal, o de 1016 Kg. en los países de habla inglesa. Existe también el tonelaje de desplazamiento, que es el peso del volumen de agua que el buque desaloja o desplaza.

Es de suma importancia la determinación de los tonelajes de los buques y consecuentemente de las flotas, pues los estímulos que los países marítimos más desarrollados dan a sus compañías constructoras de buques se liquidan en función del arqueo bruto de los mismos. También adquiere relevancia este aspecto, por lo que se refiere a los derechos portuarios y demás servicios relacionados, mismos que se cobran en base al arqueo neto.

1.2.3 Registro

Dentro de este apartado se ha incluido lo que la Ley de Navegación denomina como matrícula y puerto de matrícula, toda vez que ambos elementos de individualización de los buques, se refieren a una misma cosa, el registro. Esto nos lo explica claramente Rodolfo Mezzera Alvarez, quien nos dice que "la matrícula consiste en la inscripción del buque en un registro especial llevado al

²² Idem.

²³ Mezzera, Alvarez Rodolfo, *Op. Cit.*, p. 94

efecto por las autoridades administrativas competentes. En cierto sentido, el lugar en que se efectúa equivale al domicilio legal del buque".²⁴ Existen autores que se inclinan a asociar la idea de matrícula con un lugar fijo, es decir, al registrar el buque en un punto determinado se inmoviliza una parte de él, quedando siempre a disposición de los interesados la información relativa al mismo en su puerto de registro o matrícula, independientemente de que la nave se encuentre realizando una travesía a cientos de kilómetros de distancia, tal vez, gracias a esta idea, se ha podido aproximar el régimen de la propiedad del buque al régimen de la propiedad inmobiliaria, porque el buque aunque, mueble, tiene un puerto de origen que es fijo.²⁵

México, por sus características geográficas que le permiten contar con grandes litorales, tiene una gran cantidad de puertos en donde pueden ser registrados los buques, sin embargo, hay Estados en los que solo existe un puerto de matrícula, como por ejemplo la República Argentina, cuyo único puerto de registro por disposición de la ley es Buenos Aires; más aún, en los países sin litoral marítimo se confiere a un punto cualquiera de su territorio el carácter de puerto de registro.²⁶

En nuestro país debemos distinguir dos clases de registro, el que se hace en alguna capitania de puerto,²⁷ sin efectos respecto de terceros, pero que sujeta al buque a un "domicilio legal" que será su puerto de matrícula, el cual generalmente aparece en la popa del buque debajo de su nombre; y el registro destinado a acreditar con efectos respecto a terceros toda constitución o modificación de derechos reales concernientes al buque, tales como sus características, propiedad, hipotecas, gravámenes, así como sus propietarios,

²⁴ Mezzer, Alvarez Rodolfo, *Op. Cit.*, p. 94

²⁵ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, p. 41

²⁶ Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 219

²⁷ "Ley de Navegación", *Op. Cit.*, artículo 9, p. 33

armadores y clasificación, este último registro se efectúa en el Registro Público Marítimo Nacional. Los requisitos que deben llenarse para solicitar la matrícula y registro de un buque, los establece el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, siendo los principales los que a continuación se detallan:

a) Declaración firmada por el propietario de estar al corriente en el pago del impuesto sobre la renta.

b) Testimonio de la escritura pública que acredita la propiedad del buque, cuando éste exceda en su valor de \$500.00; puede ser también póliza expedida ante corredor público. Si el buque no excede de ese valor, podrá presentarse el contrato privado de compraventa, o bien las facturas respectivas legalizadas por la capitania de puerto.

c) Acta de nacimiento del propietario, que lo acredite como mexicano, en caso de ser persona moral copia certificada de los estatutos de la empresa y oficio en que se acredite su capacidad legal ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, expedido por el Registro Público Marítimo Nacional. Si es sociedad cooperativa, la propietaria del buque, se comprobará su organización en el registro de este tipo de sociedades que lleva la Secretaría de Comercio.

d) Comprobante que acredite que el solicitante es socio de una cámara nacional de comercio.

e) Dar a conocer los datos y características del buque.

f) Juego de fotografías de la embarcación, tomadas a 45° de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua, de tamaño de 0.045 por 0.084.

g) Planilla y pliego de operaciones de arqueo.

h) **Certificados de seguridad de cubiertas y máquinas, expedidos por sociedad clasificadora reconocida oficialmente.**

i) **Datos característicos rendidos por el capitán del puerto respectivo, a través de los inspectores navales.**

j) **En caso de que la embarcación sea de origen extranjero, documento que autorice la dimisión de bandera del país de origen o la cancelación de su registro.**

k) **Permiso de importación, que compruebe la estancia legal de la embarcación en territorio nacional.**

l) **Pago por derechos de expedición del certificado de registro o matrícula, enterados ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes ²⁸**

De los anteriores requisitos así como de la propia Ley de Navegación se infiere que para matricular un buque como mexicano, se requiere cumplir con las condiciones de seguridad de navegación, presentar, según sea el caso la dimisión de la bandera del país de origen o la cancelación de su registro, Artículo 9 de la Ley de Navegación, ser persona física mexicana o moral constituida conforme a las leyes mexicanas, y en el caso de extranjeros residentes en el país, sólo podrán matricular como mexicanas, embarcaciones destinadas al recreo o deporte para su uso particular, Artículo 10 de la Ley de Navegación.

Una vez inscrito el buque en el Registro Público Marítimo Nacional, se le expedirá el "certificado de matrícula", Artículo 9 de la Ley de Navegación. La matriculación o registro de un buque, guarda en nuestro país una estrecha relación con la nacionalidad, sin embargo, este elemento de individualización será objeto de estudio por separado, a fin de entender cada elemento por sí mismo.

²⁸ Salgado y Salgado Jose Eusebio *La explotación Comercial y Marítima del Buque* Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo, adicionado con informes obtenidos en la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

Existen casos en que se adquiere un buque en el extranjero por alguna empresa armadora o persona física mexicana que desea matricularlo en algún puerto nacional, en éstos casos, la autoridad consular del país de origen del buque, se encuentra facultada para expedir un "pasavante" el cual autoriza la navegación para un solo viaje con destino al puerto mexicano elegido por su propietario o armador para tramitar la matrícula, Artículo 11 de la Ley de Navegación.

El certificado de matrícula de una embarcación mexicana, según dispone el Artículo 13 de la Ley de Navegación, tendrá una vigencia indefinida, y será cancelado por la autoridad marítima en los siguientes casos:

- I. Cuando la embarcación no reúna las condiciones de seguridad para la navegación y prevención de la contaminación del medio marino;
- II. Por naufragio, incendio o cualquier otro accidente que la imposibilite para navegar por más de un año;
- III. Por destrucción o pérdida total;
- IV. Cuando su propietario o poseedor deje de ser mexicano, excepto para el caso de embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular;
- V. Por su venta, adquisición, o cesión, en favor de gobiernos o personas extranjeras, con excepción hecha de las embarcaciones de recreo o deportivas para uso particular.
- VI. Por captura hecha por el enemigo, si la embarcación fue declarada buena presa;
- VII. Por resolución judicial;
- VIII. Por dimisión de bandera, del propietario o titular del certificado de matrícula.

Finalmente, resulta importante destacar que el elemento de individualización denominado en la Ley de Navegación como "Matrícula", el cual hemos visto que no es más que un simple registro, es tal vez el medio más eficaz para identificar un buque, pues podrán existir dos naves con el mismo nombre, el mismo tonelaje, e incluso la misma nacionalidad, pero jamás tendrán el mismo registro y numeral, elemento que se explica más adelante.

1.2.4 Nacionalidad

Debemos decir, en principio que los buques tienen una nacionalidad en virtud de que así lo ha consagrado una práctica internacional uniforme que lleva años de haberse afianzado. Todos los buques deben tener una nacionalidad y solamente una, esto permite que impera el orden pues implica la sumisión del buque a un Estado, el cual va a ejercer un control sobre el mismo. Por lo tanto podemos decir que el atribuir nacionalidad al buque significa extender el ámbito de aplicación del orden jurídico del pabellón, a aquellos casos e hipótesis que tienen conexión con el buque,²⁹ lo cual vincula a las leyes y autoridades de un país con la nave, gozando ésta a su vez de su protección, dentro y fuera de sus fronteras.

El hecho de la titularidad de una nacionalidad genera consecuencias que pueden dividirse en tres grupos:

a) Consecuencias que trascienden a los intereses de la comunidad internacional, principalmente para garantizar el principio de libertad de navegación, pues este derecho no se extiende a cualquier buque, sino solo a

²⁹ Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 223

aquellos con nacionalidad, que se someten a la jurisdicción del Estado cuyo pabellón portan, aplicándose sus leyes para todos los actos que tengan lugar a bordo del navío, como por ejemplo algún acto que según el espacio en que el buque se encuentra, resulte delictivo, en ese caso se aplicaría su legislación penal. Con estas consecuencias se garantiza la seguridad en la navegación.

b) Consecuencias proteccionistas. Son aquellas medidas de un Estado tendientes a colocar en una situación especial a sus buques frente a naves extranjeras. Estas medidas se traducen en una estimulación para la Marina Mercante Nacional, y destacan las disposiciones relativas a la pesca en mar territorial y zona económica exclusiva, navegación de cabotaje, disposiciones preferentes en materia de servicios portuarios, tarifas, franquicias, primas para construcción, etc.

c) Consecuencias que imponen obligaciones especiales. Es decir, el Estado que proporciona su nacionalidad puede, mediante normas internas o de instrumentos internacionales prohibirles a sus buques que comercien con determinados puertos extranjeros, o puede imponer determinadas obligaciones derivadas de cláusulas establecidas en un tratado, prohibirles la pesca de determinada especie en altamar durante una época del año, y en fin todas aquellas normas y disposiciones que el Estado considere pertinentes para el mejor desenvolvimiento de sus flotas²⁰.

Por otra parte, los propios Estados se encuentran en una absoluta libertad de proporcionar su nacionalidad a los buques, para lo cual establecen sus propios requisitos y condiciones, en este sentido se ha pronunciado el Convenio de

²⁰ Sobarzo, Loatza Alejandro, *Regimen Jurídico del Alta Mar*, México, Editorial Porrúa S.A., 1970 p. 164 a 167.

Montego Bay, que fue firmado por México el 10 de diciembre de 1982, y aprobado por el Senado el 29 de diciembre del mismo año y promulgado en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 1983, pero no fue sino hasta el 16 de noviembre de 1984 que entró en vigor internacionalmente, y cuyo Artículo 91 en su primera parte establece lo siguiente:

"1.- Cada Estado establecerá los requisitos necesarios para conceder su nacionalidad a los buques, para su inscripción en un registro en su territorio y para que tengan el derecho a enarbolar su pabellón. Los buques poseerán la nacionalidad del Estado cuyo pabellón estén autorizados a enarbolar. Ha de existir una relación auténtica entre el Estado y el buque".³¹

De lo anterior se deduce que existen dos sistemas para la concesión de la nacionalidad: el de la ley nacional y el de la relación auténtica. El primero se basa como ya dijimos, en la libertad que tiene el Estado para establecer las condiciones bajo las cuales concederá la nacionalidad a los buques. esta facultad encuentra su límite en el hecho de que una vez que el Estado ha concedido su nacionalidad a un buque, otros Estados no pueden otorgarle la suya mientras aquél conserva su nacionalidad anterior. Este sistema se consideró que no era suficiente, en virtud de la proliferación de los llamados pabellonos de conveniencia o de libre registro, de los cuales, por la importancia del impacto que tienen sobre el desarrollo de las flotas mercantes, se hablará por separado más adelante, por lo tanto se agregó una nueva exigencia, la de la "relación auténtica" y se señala que existe cuando se tienen los siguientes elementos:

³¹ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Convenio de Montego Bay fue firmado por México el 10 de diciembre de 1982 y aprobado por el Senado el 29 del mismo mes, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 1º de junio de 1983, pero no fue sino hasta el 16 de noviembre de 1984 cuando entró en vigor.

a) Contribución de la flota mercante a la economía del país cuya nacionalidad posee;

b) Que los ingresos y gastos del transporte marítimo, así como las compraventas de buques se contabilicen en la balanza de pagos del Estado cuyo pabellón portan los buques de una flota mercante determinada;

c) Que se utilicen nacionales en el trabajo a bordo de los buques, al menos la mayoría y el capitán;

d) Que exista un propietario efectivo del buque, de la nacionalidad del Estado cuyo pabellón porta.³²

Es importante en este momento, señalar que nuestro país acepta ambos sistemas para conceder la nacionalidad a los buques, esto podemos constatarlo dentro de la Ley de Navegación, pero antes es necesario hacer algunos comentarios, pues todo lo relativo a la nacionalidad se encuentra contenido en el Título Segundo, Capítulo I denominado Abanderamiento y Matrícula de Embarcaciones, en donde constantemente se utilizan los términos abanderamiento, matrícula y nacionalidad, los cuales en efecto se encuentran estrechamente vinculados, pues aunque la ley no nos dice qué debemos entender por abanderamiento de un buque, podemos decir que es "el acto administrativo sin mérito del cual se concede a éste (el buque) el derecho de arborar el pabellón nacional. Su efecto es vincular al buque y a su empresario a la esfera de derechos y de obligaciones legales,³³ por lo tanto cuando se abandera y por consecuencia se matricula o registra un buque, entonces adquiere la

³² Salgado y Salgado José Eusebio. *La Explotación Comercial y Marítima del Buque*. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo

³³ Hernández, Yzál Santiago, *Derecho Marítimo*, Barcelona, Editorial Cadi, 1969, p. 15.
Olvera de Luna, Omar. *Op. Cit.*, p. 87

nacionalidad mexicana. Ello lo podemos dejar claro en el Artículo 12 de la Ley de Navegación que a continuación se transcribe:

"Artículo 12.- Se consideran embarcaciones de nacionalidad mexicana:

- I. Las abanderadas y matriculadas conforme a la presente ley;
- II. Las que causen abandono en aguas de jurisdicción nacional;
- III. Las decomisadas por las autoridades mexicanas;
- IV. Las capturadas a enemigos y consideradas como buena presa; y
- V. Las que sean propiedad del Estado Mexicano...".¹⁴

Los requisitos que nuestro país exige para otorgar la nacionalidad mexicana a un buque son los mismos que los que deben reunirse para la matrícula o registro, éstos se analizaron en el punto anterior de este capítulo, sin embargo mencionaremos los principales para percatarnos de que no solo se sigue el principio de la Ley Nacional, sino también el de la relación auténtica:

- Cumplir con las condiciones de seguridad de navegación, presentación de la dimisión de bandera del país de origen, inscripción del buque en alguna capitanía de puerto y en el Registro Público Marítimo Nacional, Artículo 9° de la Ley de Navegación, corresponden al sistema de la Ley Nacional.

- Que los propietarios sean personas físicas mexicanas o morales, constituidas conforme a las leyes mexicanas, los extranjeros sólo pueden abanderar embarcaciones con fines de recreo o deportivo para uso particular, Artículo 10° de la Ley de Navegación. Aquí además se exige la relación auténtica.

¹⁴ "Ley de Navegación", Op. Cit., p. 33

Continuando con la Convención de Montego Bay, dentro del párrafo 2 del Artículo 91 se establece:

"2.- Cada Estado expedirá los documentos pertinentes a los buques a que haya concedido el derecho a enarbolar su pabellón".³⁵

Por lo tanto, la nacionalidad del buque se comprueba con tales documentos, y en el caso de México, este documento es el "Certificado de Matrícula", tal y como lo señala el Artículo 9º párrafo segundo de la Ley de Navegación, por lo tanto dicho documento siempre debe permanecer en original a bordo del buque

El uso de la bandera tiene como finalidad exteriorizar la nacionalidad del buque, pero en ningún momento constituye un medio comprobatorio de ésta, debido a la facilidad que representaría usurpar el pabellón, con lo que se estaría cometiendo un delito que se encuentra tipificado en diversos países en el que el infractor puede verse sometido a una doble sanción, la del propio Estado y la de aquél cuyo pabellón enarboló indebidamente.

Existe un solo caso permitido por el Derecho Internacional para emplear una bandera que no corresponde a la nacionalidad del buque y es, cuando se aprovecha como medida de astucia durante una guerra, con el objeto de escaparse de ser capturado por un enemigo.³⁶

En México no hay una legislación especial al respecto para castigar a los buques extranjeros que utilicen el pabellón nacional sin un motivo justificado como el que se acaba de citar, por lo tanto habría que estar a los tratados internacionales, o en el caso de que el buque se internase en mar territorial, aplicar el artículo 192 del Código Penal que establece: "Al que haga uso indebido del escudo, insignia o himno nacionales, se le aplicarán de tres días a un año de

³⁵ *Convenio de Montego Bay*, Op. Cit.

³⁶ Sobarzo, Loarza Alejandro, *Op. Cit.*, p. 170 y 171

prisión o multa de veinticinco a mil pesos",³⁷ sanción a todas luces insignificante en relación con la trascendencia del acto delictivo.

Como ya se dijo, no debe haber buques sin nacionalidad, pero tampoco deben existir buques con dos o más nacionalidades, en este sentido se ha pronunciado el citado Convenio de Montego Bay, el cual establece en su Artículo 92 lo siguiente:

"1.- Los buques navegarán bajo el pabellón de un sólo Estado y, salvo en los casos excepcionales previstos de modo expreso en los tratados internacionales o en esta Convención, estarán sometidos, en Alta Mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado. Un buque no podrá cambiar de pabellón durante un viaje ni en una escala salvo en caso de transferencia efectiva de la propiedad o de cambio de registro.

2.- El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrá ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad",³⁸ por tanto podrá ser apresado y declarado buena presa por los Tribunales con capacidad jurisdiccional, en conclusión, salvo los casos de captura en caso de guerra, siempre y cuando sea declarado buena presa, o por decomiso de una nave por violación a sus ordenamientos, e incluso por abandono en aguas de jurisdicción nacional, un Estado no podrá conceder su nacionalidad a un buque si éste no ha perdido su nacionalidad anterior.

Finalmente veremos los casos de pérdida de la nacionalidad, éstos igualmente son establecidos libremente por cada Estado. Por lo que respecta a nuestro país, la nueva Ley de Navegación no establece un artículo expreso de

³⁷ Código Penal para el Distrito Federal y para toda la República en Materia Federal, México, Editorial Porrúa, S.A. 1994, p. 46

³⁸ Convenio de Montego Bay, Op. Cit

pérdida de la nacionalidad de los buques, pero sí establece un precepto relativo a la cancelación del certificado de matrícula, Artículo 13 de la Ley de Navegación, el cual fue transcrito en el apartado relativo el registro, por lo tanto debemos entender que al ser cancelada la matrícula o registro de una embarcación, consecuentemente trae aparejada la pérdida de la nacionalidad.

1.2.5 Numeral

Consiste en un grupo de cuatro letras que sirve de señal distintiva de un buque. Izadas las banderas del Código Internacional correspondientes a tales letras, un semáforo u otro buque puede saber el nombre del que las iza.¹⁹ La Ley de Navegación lo denomina como "señal distintiva".

Este elemento de individualización de los buques es el más eficaz para identificar un navío, pues es casi imposible que otro barco tenga el mismo número de registro el cual es visible para todos junto con el nombre y el puerto de registro.

¹⁹ *Enciclopedia General del Mar, Op. Cit.*, vol. VI., p. 480.

1.3. FORMAS DE ADQUISICIÓN DE LOS BUQUES

Los buques como bienes muebles que son, y al encontrarse dentro del comercio, pueden ser adquiridos por los medios comunes del derecho público y privado; sin embargo existen además otras formas de adquisición propias del Derecho Marítimo, las cuales son el producto de una práctica que ha sido utilizada durante años. En relación a este tema la Ley de Navegación vigente en su artículo 69 establece lo siguiente:

"Artículo 69.- Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

- I. Contrato de construcción, en los términos de esta ley.
- II. Dejeción válidamente aceptada por el asegurador;
- III. Buena presa calificada por tribunal competente, conforme a las reglas de Derecho Internacional
- IV. Decomiso,
- V. Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de Derecho Internacional y
- VI. Abandono, en el caso previsto por el Artículo 78 de esta ley".⁴⁰

El Artículo anterior es evidentemente equivoco, ya que se refiere a los modos de adquisición de la propiedad del buque distintos a los de Derecho Común, dicho en otros términos, debe referirse a los medios especiales del

⁴⁰ "Ley de Navegación", Op Cit p 41

Derecho Marítimo, sin embargo, mezcla diversos medios totalmente ajenos a este Derecho, tal es el caso del señalado en la fracción III que antes se transcribió, el cual por la redacción con la que fue escrito, no encuadra dentro del Derecho Marítimo, pues para ello simplemente bastaba con referirse al **apresamiento**, el cual sí corresponde con nuestra materia.

Por cuanto hace a la fracción IV y V, estos medios de adquisición tampoco debieron incluirse en el Artículo que se analiza, pues son formas propias del Derecho Común, específicamente del Derecho Público.

Como puede observarse, el legislador cometió un grave error al confundir las ramas en que se divide el Derecho, sin tomar en cuenta que dentro del Derecho Común se debe encuadrar tanto el Público como el Privado, por lo tanto, lo correcto sería que se excluyeran de tal precepto las formas comunes de adquisición de buques, limitándose a enunciar aquellas especialísimas del Derecho Marítimo.

Esto quedará perfectamente claro al estudiar cada una de las formas de adquisición de embarcaciones por separado, destacando las características particulares de cada una de ellas.

Por lo pronto debemos decir que, atendiendo a la práctica marítima internacional, las formas de adquisición en Derecho Común se dividen en:

a) Formas de Derecho Público. Tal es el caso de la expropiación, incautación o decomiso, confiscación y derecho de angaria.

b) Formas de Derecho Privado. A esta corresponden la compraventa, permuta, donación, prescripción y sucesión.

En cuanto a los medios típicos del Derecho Marítimo, éstos son: la construcción, el apresamiento y el abandono.

Existen autores que afirman que "la propiedad de los buques se adquiere por los mismos modos que la propiedad de los otros bienes corporales".⁴¹

Esto resulta incorrecto, y basta con estudiar un medio como el abandono en favor del asegurador o el apresamiento para entender que las particularidades que la práctica marítima le ha impuesto a esas figuras, las han convertido en medios auténticamente propios del Derecho Marítimo.

1.3.1 Formas de Derecho Común.

En este apartado estudiaremos las formas de adquisición de Derecho Común de los buques, revisando en primer término las relativas al Derecho Público y posteriormente las del Derecho Privado. De conformidad con el tema de este trabajo, considero conveniente hacer una breve descripción de cada uno de los medios del Derecho Común, sin entrar en mayores detalles, pues son los medios propios del Derecho Marítimo los que adquieren una fundamental relevancia para los fines de este trabajo y exigen un estudio más pormenorizado.

Medios de Derecho Público

a) Expropiación. "La expropiación por causa de utilidad pública es un acto jurídico de derecho público, por medio del cual el Estado impone al particular la transferencia de propiedad de determinados bienes, cuando los mismos son necesarios para la realización de la actividad del Estado y existe una causa de utilidad pública que así lo requiera, siempre que se cubra al particular una

⁴¹ Danjon, Daniel. *Tratado de Derecho Marítimo*, Madrid, Editorial Reus, 1931, vol. II, p. 112

indemnización por causa de esa transferencia".⁴² Para la materia que nos ocupa, esta transferencia de propiedad se aplica sobre el buque, pasando éste al dominio directo del Estado. Esta figura dentro de nuestro Derecho, encuentra su fundamento legal en el Artículo 27 Constitucional.

Al hablar de expropiación, deben distinguirse dos elementos esenciales: la utilidad pública y la indemnización. La primera, conforme al texto del citado Artículo Constitucional, es facultad del Congreso de la Unión y de las Legislaturas de los Estados el determinarla, sin embargo, esta facultad no debe ser ejercitada de manera caprichosa o arbitraria, ya que está condicionada al logro de la satisfacción de las necesidades colectivas que corresponde al Estado cubrir. Por cuanto hace a la indemnización, ésta es "la cantidad de dinero que el particular recibe del Estado, a cambio de la transferencia de su propiedad y que es fijada conforme al valor fiscal del bien expropiado, o bien, mediante peritos, cuando se trata de un bien que no tiene señalado valor fiscal".⁴³

b) Incautación o decomiso: "La incautación o el decomiso, es una sanción o pena que establece la Ley, consistente en la pérdida de los instrumentos con los cuales se comete un delito, o de los bienes que son objeto del mismo".⁴⁴ En otras palabras, cuando el buque es utilizado por sus propietarios, como medio para la comisión de una conducta tipificada en las leyes penales, entonces, la autoridad competente privará del buque a sus propietarios, sin perjuicio de que se les apliquen las penas correspondientes por el ilícito cometido.

Como ejemplo, podría darse el caso de incautar o decomisar una nave a pescadores que reincidan en pescar sin autorización. Esta forma de adquisición

⁴² Acosta, Romero Miguel. *Teoría General del Derecho Administrativo*, Mexico, Editorial Porrúa, S.A. 1981, 4a Edición, p. 570.

⁴³ *Ibidem*, p. 576 y 577.

⁴⁴ *Ibidem*, p. 578.

de los buques la establece nuestra Ley de Navegación en la fracción IV del Artículo 69, lo cual como ya he señalado es erróneo, pues dicho precepto no debe contener este medio de adquisición por no ser propio del Derecho Marítimo, y en términos de la redacción empleada por el legislador, es ilógico que se señale cada una de las formas de adquisición de buques, "además de las de Derecho Común", e incluya aborramentamente esta forma de Derecho Público.

c) Confiscación.- Algunos autores confunden esta forma de adquisición con el decomiso o incautación.⁴⁵ En México, la Constitución Política establece en su Artículo 22, que queda prohibida entre otras penas, la confiscación de bienes, aclarando en su segundo párrafo que no se considerará como confiscación de bienes la aplicación total o parcial de los bienes de una persona, hecha por la autoridad judicial, para el pago de una responsabilidad civil, resultante de la comisión de un delito, o para el pago de impuestos o multas.⁴⁶ Por otra parte, Rodolfo Mezzera Alvarez nos dice que la confiscación interviene como sanción de algunas infracciones fiscales, por lo tanto podríamos pensar en la confiscación únicamente como una consecuencia de carácter fiscal derivada de impuestos o multas que adeude el causante o propietario de la nave

d) Derecho de Angaria. "La angaria no es otra cosa que la incautación por un beligerante de la propiedad mueble enemiga o neutral, para servirse de ella en su lucha contra el adversario. No obstante, de manera especial, el sentido de la angaria está reducido, principalmente, a la esfera marítima, es decir, referida a la incautación de buques".⁴⁷ El derecho de angaria se distingue de la incautación

⁴⁵ Daniel Dajon, Brunetti y Santiago Hernandez Yzal, atribuyen a la confiscación las características del decomiso o incautación.

⁴⁶ Acosta, Romeo Miguel, *Op. Cit.*, p. 583.

⁴⁷ *Nueva Enciclopedia Jurídica*, Barcelona, Editorial Francisco Sers, 1983, vol. II, p. 668.

propriadamente dicha, debido a que ésta siempre será consecuencia de la comisión de un delito, mientras que aquí es producto de un estado de necesidad. Este derecho puede ser usado también en tiempo de paz, pero una vez que ha terminado la necesidad, el Estado debe restituir el buque a su propietario y otorgarle una indemnización. Nuestra Ley de Navegación autoriza este medio de adquisición en el Artículo 69 fracción V en el que se dispone que la propiedad de un buque también se puede adquirir por:

"V.- Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de derecho internacional...".⁴⁸

Volvemos a insistir, que este medio por pertenecer al Derecho Público y finalmente al Derecho Común, no debería haberse incluido en este precepto, además de que el Estado puede ejercer este derecho no solamente sobre buques, sino también sobre otros bienes.

Ha quedado claro que este derecho puede ser ejercido por el Estado beligerante sobre la propiedad enemiga (dentro de las aguas jurisdiccionales y en las de un país ocupado o dominado por el propio Estado beligerante), y la neutral, sin embargo, existe controversia acerca de si este derecho pueden ejercerlo los Estados neutrales sobre los beligerantes. A esto respecto y durante la Segunda Guerra Mundial "se considera como muy explícito el Decreto del 8 de abril de 1941 del presidente Manuel Avila Camacho, el cual afirma en sus considerandos que el ius angaria reconocido en los primeros tiempos del derecho internacional a los beligerantes respecto de los neutrales, ahora se reconoce a los neutrales en relación con los beligerantes, equilibrándose, de tal manera, las restricciones que sufren los primeros por causa de los segundos. En virtud de

Con la colaboración a este tema de D. José Luis de Azcarraga

⁴⁸ "Ley de Navegación", *Op. Cit.* p. 41.

este derecho, México se incautó de los barcos italianos y alemanes que se encontraban en sus aguas jurisdiccionales".⁴⁹

Medios de Derecho Privado

a) La compraventa es un contrato traslativo de dominio y se define como "el contrato por virtud del cual una parte, llamada vendedor, transmite la propiedad de una cosa o de un derecho a otra llamada comprador, mediante el pago de un precio cierto y en dinero".⁵⁰

La compraventa en general, se encuentra regulada por el Código Civil vigente para el Distrito Federal, dentro del Libro Cuarto, segunda parte, Título Segundo y en general sigue los principios establecidos en los Artículos comprendidos en el texto legal citado, salvo algunas excepciones que se establecen en atención a las particularidades que presenta una embarcación.

La compraventa de un buque se regula de acuerdo a las leyes comunes de cada país, en México requiere de ciertas solemnidades que se establecen en el Artículo 68 de la Ley de Navegación, el cual dispone que "el documento en el que conste la propiedad de una embarcación, los cambios de propiedad o cualquier gravamen real sobre ésta, deberá constar en instrumento otorgado ante notario o corredor públicos, contener los elementos de individualización de la embarcación y estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional". Esto significa que la compraventa deberá protocolizarse ante fedatario público e inscribirse, para que surta sus efectos en relación con terceros.

⁴⁹ Nueva Enciclopedia Jurídica, Op. Cit., p. 670

⁵⁰ Rojas, Vallegas Ratael. *Compendio de Derecho Civil*, México, Editorial Porrúa, S. A. 1979, 11a Edición, Volumen IV, p. 45

La doctrina distingue dos tipos de compraventa: la voluntaria y la forzosa. En cuanto a la primera, se produce la transferencia del buque al comprador, con todas sus cargas y salvo los derechos y privilegios especificados en el título correspondiente. En el caso de que la venta se haya hecho judicialmente, el buque se transmite libre de todo privilegio.⁵¹ Asimismo se establece que cuando el buque se vende, encontrándose éste en viaje, los beneficios e ingresos correspondientes al viaje en curso así como las erogaciones necesarias son por cuenta del comprador, pero cuando se vende una vez llegado a su destino todos los gastos y beneficios son para el vendedor, en este mismo sentido se pronuncia el Artículo 70 de la Ley de Navegación vigente.

Nuestro derecho no establece mayores limitaciones para la compraventa de buques, salvo que éstos, como ya hemos señalado en los incisos relativos a la matrícula y nacionalidad, si son vendidos a extranjeros, exceptuando embarcaciones de recreo o deportivas para uso personal, se les cancelará el registro.

b) Permuta.- Se define como "un contrato por virtud del cual cada una de las partes transmite a la otra, la propiedad de una cosa a cambio de la que a su vez recibe en propiedad".⁵² El Código Civil vigente para el Distrito Federal en su Artículo 2327 la define como "un contrato por el cual cada uno de los contratantes se obliga a dar una cosa por otra" Esta figura no requiere gran ciencia para entenderla, pues no es otra cosa sino el cambio de un bien por otro, en este caso el buque. Dicho "trueque" puede hacerse mediante otro bien únicamente, o puede además, completarse el resto en numerario. En general, la permuta sigue las reglas del contrato de compraventa.

⁵¹ Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 274

⁵² Rojas, Villegas Rafael, *Op. Cit.*, p. 165

Este contrato se encuentra regulado por los Artículos 2327 a 2331 del Código Civil vigente para el Distrito Federal.

c) **Donación.-** Es otro contrato traslativo de dominio "por el cual una persona, llamada donante, transmite gratuitamente una parte o la totalidad de sus bienes presentes (reservándose solo los bienes necesarios para subsistir) a otra llamada, donatario".⁵³

Al igual que los anteriores se encuentra regulado por el Derecho Civil. Por **esencia, este contrato debe ser gratuito, sin embargo, nuestra legislación admite donaciones simples, condicionales y onerosas. Las primeras son las que se hacen en términos absolutos, no dependen de ninguna carga o condición. Las condicionales dependen de un acontecimiento futuro de realización incierta y las onerosas son aquellas en las que se imponen determinados gravámenes o deudas al donatario.**

El Código Civil vigente para el Distrito Federal regula este contrato en los Artículos 2332 a 2383.

d) **Prescripción.-** Está regulada en el Código Civil para el Distrito Federal en los Artículos 1135 a 1157, y señala el primero de éstos:

"Artículo 1135.- Prescripción es un medio de adquirir bienes o de librarse de obligaciones, mediante el transcurso de cierto tiempo, y bajo las condiciones establecidas por la ley". Asimismo el Artículo 1136 del mismo ordenamiento expresa "la adquisición de bienes en virtud de la posesión, se llama prescripción positiva ..."

⁵³ *Ibidem*, p. 172.

Existen legislaciones en diversos países que establecen artículos expresos para la "usucapión" de buques en lo que a tiempos de posesión se refiere. Sin embargo, nuestra legislación civil es omisa en ese sentido. No obstante el permitirse la prescripción positiva de bienes que están dentro del comercio, como es el caso de un buque, entonces tendríamos que considerar que para que una nave prescriba en favor de una persona determinada se requiere:

- Poseer el buque en concepto de propietario en forma pacífica, continua y pública, Artículo 1151 del Código Civil vigente para el Distrito Federal.

- Una posesión mínima de tres años cuando sea de buena fe, pacífica y continuamente. Faltando la buena fe, se prescribirá en cinco años, Artículo 1153 del Código Civil Vigente para el Distrito Federal.

- Si la posesión se adquiere por medio de violencia, cinco años contados desde que cese la violencia, Artículo 1154 del Código Civil Vigente para el Distrito Federal.

Estos requisitos, tratándose de nuestro país, por razones obvias dependerán de las legislaciones civiles locales de la Entidad Federativa donde se pretenda la prescripción adquisitiva.

Finalmente la Doctrina Internacional señala que en ningún caso, el capitán de un buque podrá intentar que el buque bajo su mando prescriba a su favor, esto resulta lógico pues ya se sabe que el capitán tiene el navío siempre por cuenta del propietario y por tanto nunca puede prescribir a su favor.⁵⁴

⁵⁴ Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 276.

e) **Sucesión.**- Este medio de adquisición de los buques opera al sustituirse a una persona en los derechos transmisibles de otra debida al fallecimiento. Como ya se ha dicho, los buques como bienes muebles que forman parte del patrimonio de su propietario (no confundir con la fortuna de mar en donde se separa al buque del patrimonio de su propietario para efectos de responsabilidad ante terceros) pueden ser transmitidos a su muerte ya sea por sucesión legítima o testamentaria, la primera es establecida por las disposiciones civiles de cada Estado y la segunda por voluntad del titular del derecho de propiedad del buque, quien decide a quien se trasladará el dominio de la nave a su muerte.

1.3.2 Formas de Derecho Marítimo.

Corresponde ahora estudiar los medios especiales del derecho marítimo para adquirir la propiedad de los buques, éstos son los siguientes:

a) Construcción.

Este modo de adquirir la propiedad de un buque nos presenta dos modalidades que se encuentran vinculadas con la técnica y la economía: la construcción por economía y la construcción por empresa.

En primer término analizaremos la construcción por economía, llamada también por la doctrina construcción por cuenta propia, por administración o por cuenta del administrador. Ésta consiste en que "el propietario construye su buque con aportación personal de los materiales, de modo que a éstos, de su propiedad, se añade solamente el trabajo como aportación ajena".⁵⁵ Este sistema

⁵⁵ Hernández, Yzal Santiago, *Op. Cit.*, p. 30

de construcción fue muy utilizado antiguamente, sin embargo, en la actualidad debido a los grandes tonelajes de los buques y a las avanzadas técnicas de construcción, ha sido relegado y únicamente es operante para pequeñas embarcaciones de recreo o con fines deportivos. La construcción por economía no ofrece especiales características jurídicas y en caso de pérdida o destrucción del buque en construcción, éste, siguiendo las reglas generales, perocerà para su dueño, es decir, el armador o naviero que hubiese encomendado la construcción.

La construcción por empresa es aquella en la que "el constructor proporciona no solo la mano de obra, sino también los materiales y se compromete a entregar el buque una vez que está terminado. El precio se paga generalmente en cuotas, que se entregan en proporción a los trabajos realizados y de ahí que se conozca este tipo de contrato como de construcción a destajo o "a forfait".⁵⁶

En efecto, este tipo de construcción de buques es el más utilizado en la actualidad, pues se ha visto que resulta más práctico encargar la construcción en su totalidad a una empresa especialista en este tipo de labores, es decir a un astillero y no involucrarse el armador, aparte de sus funciones ya de por sí complejas, en las propias de un constructor.

Las obligaciones del constructor son dos fundamentalmente: la de entrega y la de garantía. La obligación de entregar consiste en remitir en el día convenido el buque encargado, "el astillero suministra y entrega la obra acabada, la nave flotante, estanca y equipada, con todos sus detalles y accesorios, completa hasta en sus partes ornamentales...".⁵⁷ En este caso, si el buque se pierde en el astillero, la pérdida será a cargo del constructor, razón por la cual generalmente se adquiere un seguro que ampare, incluso, los riesgos de la botadura. Por lo

⁵⁶ Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 277

⁵⁷ Brunetti, Antonio, *Derecho Marítimo Privado*, Barcelona, Bosch Casa Editorial, 1950, vol. I, p. 361.

tanto se considera que la propiedad del buque se traslada cuando la construcción ha finalizado y la nave se encuentre a flote.

En cuanto a la obligación de garantía, el constructor tiene obligación de responder por los vicios ocultos de la construcción. Generalmente en los contratos se fija un plazo para garantizar el buen funcionamiento del buque, y a falta de tal disposición habría que estarse a lo dispuesto por la legislación correspondiente de cada país.

Por su parte el armador o naviero que encarga la construcción tiene una obligación fundamental, "la obligación del armador es solamente la de pagar el precio convenido".⁵⁸ Sin embargo, como la construcción de los buques es usualmente muy costosa y se prolonga demasiado, es costumbre que los armadores o navieros hagan a los constructores abonos a cuenta a medida que vayan adelantando los trabajos. Pero éstos pagos pueden representar un grave peligro para los armadores, en caso de quiebra del constructor, pues en ese caso los primeros adquirirán por los pagos parciales efectuados, la calidad de un simple acreedor quirografario, por lo tanto se han establecido dos medios para protegerse: El primero es el traspaso sucesivo de la propiedad, a medida que el precio es pagado, para lo cual se inserta en el contrato una cláusula según la cual la propiedad del buque es transferrida al armador a medida que se opera su terminación. "La segunda, es la hipoteca, consentida al armador que paga a cuenta".⁵⁹ Es por tal situación por la que es permitida la hipoteca de nave en construcción.

Ahora bien, en cuanto se refiere a nuestra legislación, la nueva Ley de Navegación contempla los dos tipos de construcción de buques señalados, en el Artículo 71 que dice: "La propiedad de una embarcación en construcción se

⁵⁸ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, p. 63

⁵⁹ Idem

trasladará al adquirente según las siguientes modalidades de contratos de construcción:

I. De compraventa de cosa futura, cuando se establezca la obligación de que el astillero ponga por su cuenta los materiales; en este sentido la propiedad de la embarcación se trasladará al adquirente hasta que quede terminado el proceso de construcción, y

II. De obra, cuando se establezca que el naviero aporte los materiales para la construcción de una embarcación; en este caso la misma se considerará de su propiedad desde que se inicio la construcción".⁶⁰

Como puede apreciarse, el legislador en este precepto, vuelve a poner de manifiesto su inexplicable renuencia para adaptarse a la práctica marítima internacional y a los modernos usos acogidos internacionalmente, pues denomina como "compraventa de cosa futura" al contrato de construcción por empresa, siguiendo los antiguos conceptos civilistas que intentaban a toda costa adecuar las prácticas marítimas a los contratos civiles, pero como se desprende durante el desarrollo de este tema, la construcción por empresa presenta particularidades que permiten que se le denomine así, sin temor a equivocarse.

Por otro lado, al contrato de construcción por economía lo denomina como "de obra" por las mismas razones, sin embargo, debe quedar claro a qué se refiere cada una de las fracciones del artículo transcrito, que si en la definición de sus conceptos son bastante claras, en la denominación empleada son completamente obsoletas.

En relación a la responsabilidad por vicios ocultos, el Artículo 72 de la Ley en comento dispone: "La acción de responsabilidad contra del constructor por

⁶⁰ "Ley de Navegación", Op. Cit. p. 41.

vicios ocultos de la embarcación prescribirá en dos años, contados a partir de la fecha en que se descubran, pero en ningún caso excederá del término de cuatro años, contados a partir de la fecha en que ésta haya sido puesta a disposición de quien contrató su construcción".⁶¹

Finalmente, el Artículo 85 de la Ley de Navegación faculta al constructor para retener el buque cuando éste no le ha sido liquidado.

b) Apresamiento.

Esta es una institución que consiste "en apoderarse de la propiedad naval enemiga y de la neutral en ciertos casos, como ser, si el buque conduce contrabando de guerra o se configura un caso de asistencia hostil, de resistencia al derecho de visita o si existe violación de bloqueo".⁶²

En la antigüedad existía lo que se llamaba como sistema del "corso marítimo"⁶³ que consistía en el derecho que tenían los particulares de armar sus propios buques, previa autorización de sus gobiernos, dotándolos con armas y mayor tripulación de la usual, con lo que se hacían a la mar a perseguir a los buques enemigos, fueran de guerra o comercio y al lograr someterlos adquirían la propiedad del buque y sus pertenencias. Este sistema no era otra cosa más que un verdadero saqueo, que en la mayoría de las veces, al ser cometido por particulares con el único propósito de enriquecerse, resultaba más cruel que los perpetrados por los propios buques de guerra. Afortunadamente en el Congreso de París de 1856, los Estados representados en este congreso adoptaron y propusieron a otros Estados una Declaración cuyo Artículo 7º decía que "el corso es y permanece abolido"⁶⁴ paulatinamente, este "derecho" del corso ha

⁶¹ Idem

⁶² Ray, José Domingo, *Op. Cit.*, p. 280

⁶³ Danion, Daniel, *Op. Cit.*, p. 114

⁶⁴ Ibidem, p. 115

sido prohibido para todos los países, lamentablemente en México se hizo hasta el Gobierno de Luis Echeverría Álvarez en 1973, cuando se corrigió el Artículo Constitucional que lo permitía.

Actualmente, el apresamiento se encuentra regulado internacionalmente por el Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, el cual fue firmado por México el 10 de diciembre de 1982 y aprobado por el Senado el 29 del mismo mes, y publicado en el Diario Oficial de la Federación el 1o de junio de 1983.

El apresamiento puede ocurrir a los buques sin nacionalidad o con doble nacionalidad según lo dispone el Artículo 92 del citado Convenio:

"2. El buque que navegue bajo los pabellones de dos o más Estados, utilizándolos a su conveniencia, no podrán ampararse en ninguna de esas nacionalidades frente a un tercer Estado y podrá ser considerado buque sin nacionalidad".⁶⁵

El Artículo 99 se refiere a la prohibición del transporte de esclavos: "Todo Estado tomará medidas eficaces para impedir y castigar el transporte de esclavos en buques autorizados para enarbolar su pabellón y para impedir que con ese propósito se use ilegalmente su pabellón. Todo esclavo que se refugie en un buque, sea cual fuere su pabellón, quedará libre ipso facto".⁶⁶

Siguiendo con la citada Convención, el Artículo 105 permite el apresamiento por piratería: "Todo Estado puede apresar, en alta mar o en cualquier lugar no sometido a la jurisdicción de ningún Estado, un buque o aeronave pirata o un buque o aeronave capturado como consecuencia de actos

⁶⁵ Convenio de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar. El Convenio de Montego Bay fue firmado por México el 10 de diciembre de 1982 y aprobado por el Senado el 29 del mismo mes, se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 1o de junio de 1983, pero no fue sino hasta el 16 de noviembre de 1984 cuando entró en vigor.

⁶⁶ Idem.

de piratería que esté en poder de piratas, y detener a las personas e incautarse de los bienes que se encuentran a bordo. Los tribunales del Estado que haya efectuado el apresamiento podrán decidir las penas que deben imponerse y las medidas que deban tomarse respecto de los buques, las aeronaves y los bienes, sin perjuicio de los derechos de los terceros de buena fe".⁶⁷

Otras causas que pueden traer como consecuencia el apresamiento son el tráfico ilícito de estupefacientes y psicotrópicos, así como las transmisiones clandestinas desde el alta mar, en efecto, esto lo disponen los siguientes artículos de la Convención en comento:

"Artículo 108. 1.- Todos los Estados cooperarán para reprimir el tráfico ilícito de estupefacientes y sustancias sicotrópicas realizado por buques en la alta mar en violación de las convenciones internacionales.

2.- Todo Estado que tenga motivos razonables para creer que un buque que enarboles su pabellón se dedica al tráfico ilícito de estupefacientes o sustancias sicotrópicas podrá solicitar la cooperación de otros Estados para poner fin a tal tráfico".⁶⁸

"Artículo 109. ...

4.- En la alta mar, el Estado que tenga jurisdicción de conformidad con el párrafo 3 podrá, con arreglo al artículo 110, apresar a toda persona o buque que efectúe transmisiones no autorizadas y confiscar el equipo emisor".⁶⁹

⁶⁷ Idem.

⁶⁸ Idem.

⁶⁹ Idem.

Entonces, ya hemos visto las causas por las que un buque puede ser apresado, pero también debemos destacar quienes están facultados para realizar un apresamiento; se dice que sólo los buques militares pueden ejercer ese derecho, así como, los expresamente autorizados por el Estado cuyo pabellón porten, en ese mismo sentido se pronuncia la Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, que en su Artículo 107 establece:

"Solo los buques de guerra o las aeronaves militares y otros buques o aeronaves que lleven signos claros y sean indetectables como buques o aeronaves al servicio de un gobierno y estén autorizados a tal fin, podrán llevar a cabo apresamientos por causa de piratería".⁷⁰

Con la finalidad de que los Estados se encuentren en aptitud de combatir todos los actos anteriormente señalados y que traen como consecuencia el apresamiento, se ha establecido internacionalmente el derecho de visita que consiste en la facultad que tienen los buques de guerra de inspeccionar en alta mar los buques de comercio o de recreo que encuentren y de pedirles justifiquen su nacionalidad y la naturaleza de su cargamento".⁷¹

Al respecto la multicitada Convención establece:

"Artículo 110. 1.- Salvo cuando los actos de injerencia se ejecuten en ejercicio de facultades conferidas por un tratado, un buque de guerra que encuentre en alta mar un buque extranjero que no goce de completa inmunidad de conformidad con los artículos 95 y 96 no tendrá derecho de visita, a menos que haya motivo razonable para sospechar que el buque:

⁷⁰ Idem

⁷¹ Danyon, Daniel, *Op. Cit.*, p. 118.

- a) Se dedica a la piratería;
- b) Se dedica a la trata de esclavos;
- c) Se utiliza para efectuar transmisiones no autorizadas, siempre que el Estado del pabellón del buque de guerra tenga jurisdicción con arreglo al artículo 109;
- d) No tiene nacionalidad; o
- e) Tiene en realidad la misma nacionalidad que el buque de guerra, aunque enarbole un pabellón extranjero o se niegue a izar su pabellón".⁷²

No obstante lo anterior, el apresamiento de un buque no implica por sí solo la adquisición de su propiedad. Es necesario un procedimiento posterior que la valide -de carácter judicial- que se cumple ante un Tribunal de Presas, cuya organización y funcionamiento dependen de la legislación de cada país.

Para concluir, podemos decir que nuestro país, de conformidad con el Artículo 69, fracción III de la Ley de Navegación que ordena que: "Además de los modos de adquirir la propiedad que establece el derecho común, la propiedad de una embarcación puede adquirirse por:

III. Buena presa calificada por Tribunal competente, conforme a las reglas de derecho internacional."⁷³

Entonces debemos entender que México se adhiere a los principios de la Convención de Montego Bay, mismos que han sido revisados en este apartado, encontrándose además el Congreso de la Unión facultado expresamente por nuestra Carta Magna, de conformidad con la fracción XIII del Artículo 73, para:

⁷² Convenio de Montego Bay, *Op Cit*

⁷³ "Ley de Navegación", *Op Cit*, p. 41.

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

c) Abandono

Existen dos tipos de abandono que interesan al presente trabajo, en virtud de que transfieren la propiedad del buque: el abandono administrativo o en favor de la Nación, y el abandono en favor de la aseguradora.

En el abandono administrativo o en favor de la Nación, la propiedad del buque se traslada al Estado, debido a que el naviero o armador se abstiene de ejercitar determinados actos que establece la ley, tendentes a poner en operación la nave, o que por el contrario, omite el trámite de las autorizaciones correspondientes para mantener la embarcación fuera de funcionamiento. El Artículo 78 de la nueva Ley de Navegación, establece al respecto:

"Artículo 78.- El titular de la secretaría podrá declarar el abandono de la embarcación o artefacto naval a favor de la nación, en los siguientes casos:

I. Si permanece en puerto sin hacer operaciones y sin tripulación, durante un plazo de diez días naturales y sin que se solicite la autorización de amarre;

II. Cuando, fuera de los límites de un puerto, se encuentre en el caso de la fracción anterior, el plazo será de treinta días;

III. Cuando hubieren transcurrido los plazos o las prórrogas de amarre temporal autorizado, sin que la embarcación o artefacto naval sea puesto en servicio; y

IV. Cuando quedare varado o se fuere a pique, sin que se lleven a cabo las maniobras necesarias para su salvamento en el plazo establecido por la autoridad marítima.

En tanto no se efectúe la declaración de abandono, el propietario de la embarcación o artefacto naval naufragado, seguirá siéndolo".⁷²

De este precepto se infiere que no basta, para que se traslade la propiedad del buque al Estado, el encontrarse en alguno de los supuestos previstos, sino que además deberá el Secretario de Comunicaciones y Transportes, hacer la declaración de abandono en favor de la Nación sin la cual, el propietario original continuará en el goce de su derecho.

El abandono en favor de la aseguradora puede definirse "como un acto de enajenación por parte del asegurador, mediante la renuncia de la cosa asegurada, que se convierte en irrevocable en el acto de la aceptación o de la convalidación judicial".⁷⁴ A través de este modo de adquisición de los buques, el propietario al hacer el abandono en favor del asegurador, recibe a su vez el total de la indemnización pactada. Este tipo de abandono generalmente procede en el caso de siniestros mayores, nuestra Ley no nos dice qué debemos entender por siniestros mayores, sin embargo podemos decir que éstos son los siguientes:

- a) Falta de noticias del buque;
- b) Naufragio;
- c) Inhabilitación del buque para navegar por varada, rotura o cualquier otro accidente de mar;

⁷² Ibidem.

⁷⁴ Brunetti, Antonio, *Op. Cit.*, p. 381.

d) Apresamiento, embargo o detención por orden de gobierno nacional o extranjero, y

e) La pérdida total de las cosas aseguradas, entendiéndose por tal la que disminuya en tres cuartas partes del valor asegurado. Es decir, toda pérdida o avería del buque o cargamento que alcance esta proporción se reputa como pérdida total para efectos del abandono".⁷⁶

Antonio Brunetti, señala que el abandono presenta características muy particulares como son:

Que la declaración de abandono es un acto jurídico unilateral del asegurado, es decir, basta con que ésta se haga para que produzca el efecto de la transerencia de la propiedad, y la aceptación o la declaración de validez, no son más que dos modos de comprobación de la existencia de tales condiciones. Sin embargo, una vez que se producen los efectos de la declaración, éstos permanecen suspendidos hasta en tanto la aceptación ocurra o se convalide judicialmente. La aceptación tiene una doble finalidad, primero fijar el derecho a la práctica del abandono y por consiguiente la obligación de pagar la suma entera asegurada, y segundo, la de hacer irrotoactiva la declaración unilateral del asegurado.

El abandono comprende la cesión de todas y cada una de las cosas que formaban parte del riesgo, sin reserva ó condición, pues es finalidad de esta institución el solucionar de un modo rápido y completo la liquidación del daño.

⁷⁶ Carrigues, Joaquín, *Curso de Derecho Mercantil*, México, Editorial Porrúa, S.A., 1987, Tomo II, p. 733. Citado por Rubi, Jorge, en la tesis *El Contrato de Seguro Marítimo*, E.N.E.P. Acaillán, 1995.

-La declaración debe ser hecha por escrito con la finalidad de no propiciar dudas al respecto.

-El asegurado queda despojado de la propiedad desde el momento de la declaración de abandono. Este se dice porque al aceptarse o declararse judicialmente válido el abandono, no obstante que haya transcurrido algún tiempo, los efectos de la traslación de la propiedad se retrotraen al momento en que el abandono fue anunciado. En este intervalo todavía, asegurador y asegurado podrán hacer, ya sea de común acuerdo, ya sea por cuenta propia, todos aquellos trabajos para recobrar, conservar y mantener la cosa asegurada.⁷⁷

La nueva Ley de Navegación se refiere a este tipo de abandono en su artículo 69 fracción II que prescribe que es otra de las formas de adquirir embarcaciones:

"II.- Dejación válidamente aceptada por el asegurador", sin embargo, no nos dice cómo y en qué términos se puede hacer uso de ese derecho, sólo se hace referencia en los Artículos 248 y 249 de la Ley de Navegación a que "cuando el buque se presume perdido o quede imposibilitado para navegar, las mercancías aseguradas podrán abandonarse y exigirse el monto total del seguro, si no son reembarcadas en el término de tres meses". Este numeral nos indica que puede incluso hacerse únicamente el abandono de mercancías pero tendría que tratarse de un seguro sobre facultades.

El Artículo 249 señala que "el buque se considerará perdido si transcurren treinta días después del plazo normal para su arribo sin que llegue a destino y no

⁷⁷ Brunetti, Antonio, *Op. Cit.*, p. 385.

se tengan noticias de él", será entonces en éste momento cuando proceda a ser la declaratoria de abandono, entrándose de buques.

En todos los demás casos de siniestros mayores, la declaratoria deberá hacerse al día siguiente en que ocurra el siniestro en tanto no prescriba su acción.⁷⁸

Por su parte el Artículo 250 se refiere al término que tiene el asegurador para objetar la declaración de abandono, pues dispone: "el asegurador perderá el derecho de objetar el abandono, si no lo hace dentro de los quince días siguientes a aquél en que reciba la declaración".

Cabe resaltar, que el término "dejación" empleado por nuestra nueva Ley de Navegación en la fracción II del Artículo 69, proviene de la doctrina francesa, pues denomina a esta institución como "délaissement" y reserva el término abandono a aquél que se hace en favor de los acreedores, sin embargo, emplear este término el cual es producto de una deficiente traducción del francés, en una ley supuestamente elaborada por "expertos maritimistas", resulta una grave equivocación, pues la dejación como la utiliza el legislador es un concepto que no existe en la práctica marítima internacional, menos aún en la nacional y por lo tanto lo correcto es hablar de abandono tal y como lo establecen los Artículos 248, 249 y 250 antes señalados, al referirse a la traslación de la propiedad del buque y/o de sus mercancías en favor de la aseguradora.

Para concluir este tema, Ripert nos habla de una posibilidad de rechazar la propiedad del buque abandonado a la aseguradora, que nació cuando los aseguradores, que anteriormente veían una ventaja en pagar el total de la indemnización a cambio del buque, se dieron cuenta que en ciertos casos resultaba peligroso asumir la responsabilidad de los restos de una nave que

⁷⁸ Rubi, Jorge, *El contrato de Seguro Marítimo*, Tesis para obtener el Título de Licenciado en Derecho E. N. E. P. Acailán, 1995

podría llegar a causar un accidente o tal vez a impedir la navegación en determinada zona, por lo tanto se introdujo en las pólizas sobre cuerpos una nueva disposición: "en todos los casos que dan lugar a un abandono, los aseguradores a quienes hubieran sido abandonados los objetos asegurados tendrán siempre la facultad de optar entre la aceptación del abandono y la liquidación por pérdida total sin traspaso de la propiedad".⁷⁹ Esto quiere decir, que el asegurador cumple con pagar el total de la indemnización pactada sin adquirir la propiedad del buque, pero seguramente sólo puede resultar beneficiosa para la aseguradora esta opción cuando el buque presenta daños irreparables.

⁷⁹ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, p. 459. Cabe destacar que el término *delaissement* fue traducido incorrectamente en esta obra como dejación, sin embargo en la transcripción hecha en este trabajo ha sido cambiada por la acepción más correcta de abandono.

1.4. PROPIEDAD DEL BUQUE

Con este nombre se ha denominado el primer capítulo de este trabajo, sin embargo, pareciera curioso que se trate en último lugar. Lo anterior obedece a que antes de adentrarnos en las características particulares de la propiedad naval, era necesario entender otros conceptos que se encuentran íntimamente vinculados con ella, tal es el caso del objeto típico de la propiedad en estudio, es decir, el buque; o de los medios que permiten distinguir al buque sobre el cual se ejerce un derecho de propiedad; y qué decir de las especialísimas formas de adquirirlos, de las cuales dependen que una u otra persona detente el derecho de propiedad sobre una nave sometida a diversas eventualidades. Por esa razón, una vez abordados los temas señalados, podemos ahora continuar con el curso de nuestro trabajo diciendo que la propiedad del buque entraña la titularidad del dominio del mismo, como ya señalé, la propiedad del buque presenta características particulares, pues el principio tradicional de que la propiedad es el derecho de gozar y disponer de los bienes, sin más limitación que no contravenir las normas de orden público, no es del todo aplicable a la propiedad del buque, en virtud de que "existen limitaciones en el uso y en la disponibilidad dictadas o impuestas por exigencias superiores de tutela política de un patrimonio, cuando éste forma un elemento relevante de la economía nacional".⁸⁰ Efectivamente, el buque entendido como elemento fundamental de las empresas armadoras y de la Marina Mercante Nacional, representa un punto clave en la economía del país, por lo tanto existen limitaciones al derecho de propiedad tendientes a proteger el desarrollo económico del país así como la seguridad del mismo, razón por la cual

⁸⁰ Brunetti, Antonio, *Op. Cit.*, p. 347.

existen disposiciones relativas a la participación de los extranjeros en la propiedad de buques o aquellas que afectan el derecho de utilización, al reglamentar la navegación interior, de cabotaje o de altura que podrá ser negada por la autoridad marítima en determinadas condiciones (Título tercero, Capítulo I de la Ley de Navegación).

Asimismo existen otras limitaciones de diversa índole, pero que también restringen el derecho de propiedad, en cuanto a la disposición del buque, como el establecido por el Artículo 9 de la Ley de Navegación que impide el desguace de una embarcación, si no se cumplen con los requisitos que el propio precepto señala. Por otra parte, el Estado puede, en caso de urgencia, disponer temporalmente de las embarcaciones, limitando con esto el derecho de los propietarios, e incluso, tal y como se ha visto en los medios de derecho público de adquirir los buques puede privarlos permanentemente de ellos.

El capítulo III, del Título Cuarto de la Ley de Navegación, señala que el buque es susceptible de copropiedad marítima, y al efecto el Artículo 73 dispone: "para facilitar la copropiedad de una embarcación, el derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates. Sin perder su unidad ni su proporcionalidad los quirates podrán ser objeto a su vez de copropiedad. Las deliberaciones de los copropietarios de una embarcación se resolverán por mayoría de quirates. En caso de empate, resolverá el juez competente. Las decisiones de la mayoría podrán ser impugnadas en juicio por la minoría".

La Ley, siguiendo el sistema inglés considera dividido al buque en diversas porciones idénticas a las que se les ha dado la denominación latina de "quirates",⁸¹ variando este número de acuerdo a las diferentes legislaciones de

⁸¹ Cervantes, Ahumada Raúl, *Op. Cit.* p. 823.

los países, por ejemplo, Inglaterra establece la división en 64 partes. Dentro de la copropiedad naval, tal y como se desprende del texto del Artículo anteriormente transcrito, prevalece el principio de la ley de la mayoría, pero paralelamente se establecen dispositivos tutelares para los intereses de la minoría, como el que admite la intervención judicial en caso de empate o para que la minoría pueda hacer valer sus derechos en relación con diversas hipótesis que emanan de la propia Ley de Navegación. Veamos primero las contenidas en el Artículo 74:

"Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones deberán ser tomadas por una mayoría de por lo menos setenta y cinco quirates. Si el juez competente la ordenare, los quirates de quienes se nieguen a cooperar en la reparación podrán ser subastados judicialmente. Los demás quiratarios tendrán el derecho del tanto.

Las decisiones de venta de la embarcación deberán ser tomadas por unanimidad de quirates. Si votaren setenta y cinco de ellos por la venta, el juez competente a solicitud de alguno podrá autorizarla previa audiencia de los disidentes.

Los quiratarios gozarán del derecho del tanto en la venta de los quirates. Ningún quiratario podrá hipotecar o gravar sus quirates sin el consentimiento de setenta y cinco de éstos".

Finalmente, la Ley en el Artículo 75, faculta al juez para decidir, en caso de no llegar a setenta y cinco el número de quiratarios conforme con alguna determinación, pero siempre y cuando prevalezcan los intereses comunes:

"Artículo 75.- Cuando las decisiones a que se refiera este capítulo no puedan ser tomadas porque no se alcanza la mayoría requerida, el juez

competente podrá decidir, a petición de uno o varios de los quiritarios y de acuerdo con los intereses comunes de los copropietarios”.

Nuestra Ley es omisa en el sentido de precisar la posibilidad de un embargo sobre buque en copropiedad, pero siguiendo las reglas generales del derecho, “el buque en copropiedad no puede ser embargado ni ejecutado en su totalidad por las deudas que particularmente contraigan los copropietarios, limitándose el embargo en su caso a la parte que tenga el demandado en la sociedad”.⁸²

Por lo que respecta a la naturaleza jurídica de la copropiedad, existe divergencia en los estudiosos a este respecto, pues mientras algunos autores se inclinan por la doctrina de la mancomunidad, en donde las decisiones son tomadas en forma rápida por las mayorías, sin contar las minorías con más recurso que el derecho de renuncia a su participación y la correlativa obligación de las mayorías a adquirirla, pudiendo en ocasiones servir como un freno contra acuerdos lesivos a aquellos,⁸¹ también existen autores que se adhieren a la teoría de que la copropiedad constituye una forma especial de sociedad marítima, cuando los copropietarios tienen por objetivo obtener beneficios pecuniarios mediante la explotación del buque como cosa común, de la que cada porción de la copropiedad representa una aportación. Personalmente considero que la copropiedad subsiste en nuestra ley como un mero concepto teórico, pues tal y como lo resuelve Luis Beltrán Montiel, “el significativo valor económico de los buques determina que su propiedad y armamento se estructuren sobre la base de formas societarias perfectamente definidas. Solo por excepción y con respecto a

⁸² Fariña, Francisco, *Op. Cit.*, p. 100.

⁸¹ Hernández, Yzal Santiago, *Op. Cit.*, vol. II, p. 23.

embarcaciones de pequeño tonelaje hemos tropezado, en la práctica, con la Institución de la copropiedad naval".⁸⁴

En lo concerniente a las condiciones para adquirir la propiedad de un buque, debo señalar que al comentar los requisitos que deben cumplimentarse para inscribir un buque y por consecuencia abanderarlo como nacional, el Estado no hace más que consagrar las condiciones a las que nuestro régimen legal subordina el reconocimiento del derecho de propiedad sobre buques,⁸⁵ no obstante en los dos últimos puntos de este capítulo haré un resumen de éstas condiciones.

Finalmente debo decir que este último capítulo servirá como preámbulo del tema central de este trabajo, pues el buque como objeto del derecho real de propiedad, es precedente jurídico necesario para el desarrollo de la empresa naviera y para el ejercicio de la actividad de ésta.⁸⁶

1.4.1 La persona física como propietaria del buque.

El derecho de propiedad de un buque puede recaer en una persona física quien con carácter privado, tiene el superior ejercicio de las facultades dominicales sobre el mismo, es decir, el derecho de disposición sin más limitaciones que las establecidas en las propias leyes,⁸⁷ de las que ya se habló anteriormente. A la persona en la que recaen éstas facultades adelantándonos un poco al capítulo siguiente siempre se le deberá denominar "naviero". La persona física que desee adquirir un buque, ya sea para su uso particular o para

⁸⁴ Beltrán, Manuel Luis, *Curso de Derecho de la Navegación*. Buenos Aires, Editorial Astrea, 1992, p. 126

⁸⁵ *Ibidem*, p. 118. Se cita por coincidir con nuestro régimen en este aspecto

⁸⁶ Hernández, Yzal Santiago, *Op. Cit.*, vol. II, p. 21

⁸⁷ Farfán, Francisco, *Op. Cit.* p. 92

explotarlo comercialmente, podrá adquirirlo por cualquiera de los medios de derecho común o por algunos de los de derecho marítimo que ya han sido previamente estudiados. Posteriormente deberá proceder al trámite de abanderamiento y matrícula o registro del buque, el cual podrá iniciarlo ante el cónsul mexicano, si se encontrare el buque en el extranjero, para lo cual se expedirá un pasaporte de navegación. Los requisitos para matricular el buque, no los establece la nueva Ley de Navegación, por lo tanto habrá que estarse a los dispuesto por el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, del 30 de abril de 1946, el cual en atención al artículo transitorio cuarto de la nueva Ley de Navegación, continuará aplicándose hasta en tanto no sean expedidos los nuevos reglamentos. Dentro de los principales requisitos podemos destacar:

- a) Declaración firmada por el propietario, de estar al corriente en el pago del impuesto sobre la renta.
- b) Testimonio de la escritura pública, que acredite la propiedad del buque, cuando éste exceda en su valor de \$500.00; puede ser también póliza expedida ante corredor público. Si el buque no excede de ese valor, podrá presentarse el contrato privado de compraventa, o bien facturas respectivas legalizadas por la capitania de puerto.
- c) Acta de nacimiento del propietario, que lo acredite como mexicano.
- d) Comprobante que acredite que el solicitante es socio de una cámara nacional de comercio (cuando se utiliza para explotación comercial)
- e) Dar a conocer los datos y características del buque.
- f) Juego de fotografías de la embarcación, tomadas a 45° de la proa y por el través, teniendo como fondo el agua, de tamaño 0.045 por 0.084.
- g) Planilla y pliego de operaciones de arqueo.

h) Certificados de seguridad de cubierta y máquinas, expedidos por sociedad clasificadora reconocida oficialmente.

i) Datos característicos rendidos por el capitán del puerto respectivo, a través de los inspectores navales.⁸⁸

Por otra parte, las personas físicas extranjeras podrán únicamente abanderar y matricular embarcaciones de recreo o deportivas para su uso particular, de conformidad con el segundo párrafo del Artículo 10 de la Ley de Navegación.

Por lo tanto, podemos concluir que cualquier persona física que reúna los requisitos anteriormente señalados, podrá abanderar y matricular un buque de su propiedad como mexicano, con lo cual se convierte en naviero.

1.4.2 La persona moral como propietaria del buque.

Las personas morales tienen la facultad de adquirir buques, y de hecho, es más frecuente encontrar empresas que son propietarias de buques, que personas físicas, por lo menos para explotarlos comercialmente, pues es usual que las personas físicas únicamente se interesen por pequeñas embarcaciones para fines de recreo, en cambio, por el elevado valor que llegan a tener los buques mercantes, solamente les es posible a las empresas el adquirirlos con la finalidad de convertirse en sus armadores y explotar de esta forma la embarcación. Podría también darse el caso que únicamente la persona moral esté interesada en

⁸⁸ Salgado y Salgado José Eusebio. *La Explotación Comercial y Marítima del Buque*. Adicionado con informes obtenidos en la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

detentar el derecho de propiedad sin inmiscuirse directamente en la explotación, es decir, asumiendo el carácter de naviero.

Una persona moral puede adquirir un buque a través de cualquiera de los medios de adquisición anteriormente citados, y los requisitos para abanderarlo y matricularlo serán los que establece el Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales mismos que se transcribieron en el punto anterior, a los que únicamente habría que añadir las siguientes observaciones: en lugar de acta de nacimiento, se presentará copia certificada de los estatutos constitutivos de la empresa, u oficio en que se acredite la capacidad legal ante la Secretaría de Comunicaciones y Transportes expedido por el Registro Público Marítimo Nacional. Si es sociedad cooperativa la propietaria del buque, se comprobará su organización en el registro de este tipo de sociedades, que lleva la Secretaría de Comercio.⁸⁹

Como consecuencia del ingreso de nuestro país a los sistemas de Libre Comercio Mundial, surgió la necesidad de modificar y adecuar una serie de cuerpos normativos, principalmente de orden económico, con la finalidad de que el conjunto de leyes nacionales de las diversas materias fuese acorde con los Tratados Internacionales, fundamentalmente con el celebrado con los países del norte de nuestro Continente.

De esta suerte, el lunes 27 de diciembre de 1993 se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Ley de Inversión Extranjera, que contiene disposiciones de suma importancia para el ámbito marítimo, tales como las siguientes:

⁸⁹ Ibidem. Adicionado con informes obtenidos en la Dirección General de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes

"Artículo 7º.- En las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación la inversión extranjera podrá participar en los porcentajes siguientes:

IV.- Hasta el 49% en:

o) Pesca en agua dulce, costera y en la zona económica exclusiva sin incluir acuicultura;

p) Administración portuaria integral;

q) Servicios portuarios de pilotaje a las embarcaciones para realizar operaciones de navegación interior en los términos de la Ley de la materia.

r) Sociedades navieras dedicadas a la explotación comercial de embarcaciones para la navegación interior y de cabotaje, con excepción de cruceros turísticos y la explotación de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria".

Por su parte el Artículo 8º de la misma ley ordena:

"Artículo 8º.- Se requiere resolución favorable de la comisión para que la inversión extranjera participe en un porcentaje mayor al 49% en las actividades económicas y sociedades que se mencionan a continuación:

I.- Servicios portuarios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interior, tales como el remolque, amarre de cabos y lanchaje;

II.- Sociedades navieras dedicadas a la explotación de embarcaciones exclusivamente en tráfico de altura;"

De lo anterior podría pensarse a simple vista que:

- Actividades que tradicionalmente habían sido reservadas a nacionales, ahora se les permitirían a sociedades extranjeras, las cuales podrían invertir en empresas mexicanas hasta en un 49% del capital social, en actividades como pesca, administraciones portuarias y algunos servicios conexos, e incluso en empresas navieras de navegación interior y de cabotaje.

- Se facultaría a los extranjeros para convertirse en accionistas mayoritarios de sociedades navieras de tráfico de altura y de prestación de algunos servicios portuarios, por supuesto, mediante "resolución favorable" de la Comisión Nacional de Inversiones Extranjeras.

No obstante, estas apreciaciones no son del todo correctas, pues son producto de una confusión que es propiciada por el propio legislador, pues al elaborar la Ley de Inversión Extranjera seguramente se abstuvo de consultar a las personas y a los organismos públicos y privados que intervienen en el negocio marítimo, e incluso a la Comisión que por esas fechas se encontraba ya elaborando el proyecto de la Ley de Navegación actual, con lo que hubiese logrado una concordancia entre ambas leyes.

La confusión se origina por que aparentemente la Ley de Inversión Extranjera permite una participación extranjera hasta del 49% o más del capital en ciertas áreas del negocio marítimo antes reservadas a los mexicanos, como lo es la explotación de un buque, y la nueva Ley de Navegación prohíbe expresamente la propiedad de los buques a los extranjeros, salvo para su uso personal y con fines recreativos y deportivos, lo cual los deja fuera de la explotación marítima y comercial del buque.

Lo cierto es, que efectivamente, en la actualidad solamente las sociedades mexicanas pueden abanderar y matricular un buque como nacional, detentando

así mismo el derecho de propiedad del mismo, esto se explica si damos lectura a la fracción IV del Artículo Tercero Transitorio de la Ley de Navegación que textualmente ordena:

" Tercero.- Se derogan:

...IV.- Todas las disposiciones que se opongan a lo previsto en esta ley."

Por lo tanto, la Ley de Navegación que entró en vigor el miércoles cinco de enero de 1994, por ser posterior a la Ley de Inversión Extranjera vigente desde el 28 de diciembre de 1993, la derogó en cuanto a tales disposiciones, por encontrarse en franca oposición con la Ley de Navegación, debiendo quedar entonces perfectamente claro, que la persona moral como propietaria del buque deberá estar constituida con capital 100% nacional.

CAPITULO II
LA EMPRESA MARITIMA

2.1 CONCEPTO DE EMPRESA MARITIMA.

Hemos hablado ya del buque, instrumento esencial de la navegación, así como de la propiedad del mismo, como precedente indispensable para comprender el concepto de Empresa Marítima, pero además, es necesario ahora estudiar la función económica y comercial que desempeña el buque cuando es explotado por una persona física o moral. De tal suerte, puntualiza Raúl Cervantes Ahumada que "no puede concebirse, actualmente, el ejercicio del comercio sin la organización que la empresa supone",¹ en tal virtud, la Empresa Marítima constituye el centro de la actividad comercial marítima.

Al hablar de Empresa Marítima, debe siempre tenerse en mente el concepto de armador, quien en términos generales es la entidad que explota un buque, sea propio o ajeno,² es decir, que la calidad de propietario no es indispensable para ser armador, sino el carácter profesional de ejercer por cuenta y riesgo propios la navegación. Esta actividad generalmente por ser de índole comercial tiene un fin especulativo, pues se destina una o varias expediciones al transporte de personas o mercancías por vía acuática, con lo cual el armador viene a convertirse en un empresario.

El concepto de empresa, no es exclusivo de la ciencia económica, ya que ha penetrado en el sistema jurídico, y los factores económicos, es decir, capital y trabajo, constituyen la base de su organización, pero el coeficiente jurídico se halla en la utilización del trabajo ajeno para enajenarlo con riesgo propio, por lo que la actividad del armador consiste de hecho, en obtener, gracias a la

¹ Cervantes, Ahumada, Raúl. *Derecho Marítimo*, México, Editorial Herrero S.A., 1ª ed. reformada, 1984, p. 821.

² Farfán, Francisco, *Derecho Comercial Marítimo* Madrid, Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, 1ª Ed. Tomo I, 1948, p. 213.

organización de un trabajo, el resultado del transporte o cualquier efecto de la utilización de la nave.³

Antiguamente existía lo que se llamó "empresa-viaje" la cual representaba la aportación ordenada de los medios económicos y de la actividad humana, para cumplir su objeto: el acarreo de mercancías por mar. Ésta, sin embargo ha desaparecido, a merced de que los progresos técnicos y económicos han sido posibles,⁴ y actualmente estamos muy lejos de aquellos tiempos en que un prestamista se asociaba con algún propietario de un buque y organizaban una expedición cuyo feliz término era muy dudoso, ahora en cambio, debido al gran aumento en el valor de los buques, la especialización del transporte, el establecimiento de líneas fijas, la combinación del transporte marítimo con los demás medios de transporte, las fórmulas de arrendamiento de buques, la constante supeditación del capitán a su empresario y el desarrollo de sucursales entre otras, han cooperado a la creación de grandes compañías marítimas, que asumen a la vez complejas funciones.

Al hacer una breve explicación de la función del armador, no debe parecernos confuso ahora utilizar los términos Empresa Marítima y Armadora como sinónimos, o incluso, Olvera de Luna, le denomina en su obra como Empresa Naviera, ya que afirma "una empresa naviera es una empresa productora del servicio de transporte marítimo",⁵ definición que en nuestra opinión resulta muy escueta ya que define a la empresa con el propio concepto a definir, sin hacer mención de los componentes que la integran y que hacen suponer que se trata de una organización más o menos formal encaminada a obtener un fin económico.

³ Brunetti, Antonio, *Derecho Marítimo Privado*, Barcelona, Editorial Bosch, Tomo II, 1950, p. 18 y 19

⁴ Hernández, Yzal, Santiago, *Derecho Marítimo*, Barcelona, Editorial Cadr, 1969, Tomo II, p. 10

⁵ Olvera De Luna, Omar, *Manual de Derecho Marítimo*, México, Editorial Porrúa, S.A., 1a Ed. 1981, p. 109.

Hay otra definición que resulta un poco más amplia que la anterior, y señala en relación con la empresa de transporte de personas y cosas que es "aquella en la cual un sujeto (empresario del transporte) organiza el trabajo ajeno para llevar a término a propio riesgo las operaciones de transporte por él asumidas frente a terceros, mediante contratos de transporte".⁶ esta definición, si bien es más precisa al describir la coordinación de elementos realizada por el empresario para lograr su fin, por otro lado se olvida por completo del instrumento que habrá de explotar para lograr su objeto, o sea el buque, y consecuentemente del medio en el cual habrá de llevarse a cabo la transportación, es decir el medio marino; por lo tanto consideramos que tal definición resulta más apropiada para hablar simplemente de un transportista, función que no comprende la totalidad de la actividad armatorial.

El Artículo 127 de la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos, proporciona una definición bastante acertada de la Empresa Marítima, misma que a continuación se transcribe: "Se entiende por empresa marítima el conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo".⁷

Esta definición, si bien es cierto proviene de un texto legal que ya ha sido derogado, para efectos de comprender lo que debe entenderse por Empresa Marítima, resulta muy útil pues engloba todos los elementos que la integran, como son:

a) El conjunto del trabajo, esto es el elemento humano, los trabajadores administrativos, la oficialidad y tripulación de abordó, así como los de puerto.

⁶ Brunetti Antonio. *Op. Cit.*, p. 19.

⁷ Artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963. Editorial Porrúa, S.A., México, 1993, p. 515

b) Los elementos materiales, integrados por los propios buques, instalaciones, edificios y equipos.

c) Los valores incorpóreos, éstos si bien como su nombre lo dice no son tangibles, si son susceptibles de ser apreciados por otros medios, destacando el servicio que la empresa proporciona, así como el prestigio y la tradición que ha ido ganando lo cual permite que la empresa destaque de las demás.

De tal suerte que la Empresa Marítima, no es otra cosa sino la coordinación de éstos tres elementos, encaminada a la explotación marítima y comercial de un buque, lo cual como ya hemos dicho comprende la actividad armatorial.

Es una pena que dentro de nuestra Ley de Navegación no haya sido incluido este concepto de Empresa Marítima, el cual era uno de los pocos aciertos de la Ley anterior, ya que en su lugar, en el Artículo 16 se han establecido diversas definiciones que intentan explicar el concepto en comento, logrando una verdadera confusión de terminología, pero será más adelante cuando entraremos al estudio de estos términos.

Por otra parte, la Ley de Navegación vigente dentro del propio Capítulo III dedicado a "Empresas Navieras", en su Artículo 17 señala los requisitos para actuar como naviero o empresa naviera mexicana, cuando lo mas correcto sería señalar los requisitos para actuar como empresa marítima o armadora mexicana, de cualquier forma, los requisitos son los siguientes:

- I.- Ser mexicano o sociedad constituida conforme a las leyes mexicanas;
- II.- Tener domicilio social en territorio nacional; y
- III.- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional"

Finalmente, diremos que la organización de una empresa armadora varía según su especialización y tamaño. Es completamente distinto el operar en líneas regulares, que en navegación "tramp", y aún en el primer caso varía según se

trate de líneas subvencionadas o de comunicaciones marítimas del Estado y líneas regulares libres.⁸

2.1.1 Distinción entre los conceptos de Armador, Naviero y Empresa Marítima.

La necesidad de estudiar estos conceptos, surge de la muy frecuente confusión que existe en su utilización, no solo por algunos tratadistas del Derecho Marítimo, sino por las propias legislaciones marítimas de diversos países. En primer lugar, tenemos que empezar por establecer que funciones competen a cada una de estas figuras, de tal suerte que "el armador es el que explota un buque mercante".⁹ Antiguamente sucedía que el armador únicamente se limitaba a "armar el buque", es decir, lo equipaba con materiales, víveres y personal, para desentenderse posteriormente de su explotación, por lo tanto simplemente asumía un carácter estático, mientras que en la actualidad dada la evolución del comercio marítimo ha adquirido dinamismo, pues ahora no solo se encarga de avituallar el buque, sino además toma por cuenta y riesgo propios su navegación y explotación.

Generalmente el carácter de armador y propietario confluye en una misma persona, sin embargo, ésto no siempre sucede así, pues tal y como lo advierte Luis Beltrán Montiel, "armamento y propiedad son conceptos de suyo diferentes",¹⁰ y por lo tanto puede darse el caso de que el propietario encuentre más atractivo el arrendar el buque a otra persona quien asuma la explotación

⁸ Farfán, Francisco, *Op. Cit.*, p. 215

⁹ Ripert, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, Buenos Aires, Tipográfica Editora Argentina, 1954, p. 117.

¹⁰ Beltrán, Montiel, Luis, *Curso de Derecho de la Navegación*, Buenos Aires Editorial Astrea, 1992, p. 156.

marítima y comercial del mismo, con lo que viene a convertirse en su armador gracias a este contrato de arrendamiento o de locación, el cual presenta un doble aspecto pues el buque puede entregarse a casco desnudo, o sea, sin tripulación y desarmado, o bien armado o equipado contando con vituallas y tripulación. Precisamente, la importancia que adquiere este contrato, radica en convertir al locatario en armador.

"El propietario de un buque, es la persona o entidad con carácter privado o público, que tiene el superior ejercicio de las facultades dominicales, el derecho de disposición si más limitaciones que las establecidas en las leyes",¹¹ sin embargo, ello no implica que forzosamente, además de ejercer el dominio de la embarcación, también asuma su explotación, por lo tanto, el término correcto que debe asignársele es el de naviero, reservando el de armador a "la persona que asume el ejercicio de la explotación comercial y marítima del buque, sea o no propietario de éste".¹²

Los elementos característicos que perfilan la personalidad del armador son los siguientes:

a) Explotación de un buque en nombre, interés y riesgos propios;

b) Directa y exclusiva dependencia del capitán y de la tripulación, aún cuando no hayan sido seleccionados ni ajustados por él.¹³

En tal virtud, corresponde al armador ultimar los contratos para el equipo, habilitación, avituallamiento y reparaciones del buque; gestionar judicial o extrajudicialmente todo lo que interese a éste y a su explotación, incluso puede desempeñar las funciones de capitán de buque si tiene aptitud legal.

¹¹ Fandi, Francisco *Op. Cit.*, pp. 91 y 92

¹² Salgado y Salgado, José Eusebio *La Explotación Comercial y Marítima del Buque*. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo

¹³ Beltrán, Manuel, Luis *Op. Cit.*, p. 56

Por otro lado, la función del armador siempre tendrá por objeto la explotación marítima y comercial del buque por lo que siempre se lo reputará como comerciante.

Danjon señala que además del contrato de arrendamiento o locación de buques, una persona puede convertirse en armador cuando al no ser capaz de dirigir personalmente su explotación la confía a un mandatario caso especial cuando el buque pertenece a varios copropietarios; entonces, la persona que explota el buque por cuenta del o de los propietarios, es designada con el nombre de armador-gerente, el cual se distingue aún más del propietario.¹⁴

La actividad armatorial, cuando es llevada a cabo mediante una coordinación en la división del trabajo que ello implica, así como de los diversos elementos que la integran, se dice que constituye una empresa marítima, definida como "el conjunto de trabajo, de elementos materiales y valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo";¹⁵ en consecuencia, no es otra cosa, sino el propio ejercicio de la función del armador pero con la salvedad de que es realizado por un ente jurídico-económico perfectamente organizado en cuanto a su función y estructura, en tanto que el término armador en sentido estricto, podemos restringirlo a la actividad en sí.

Es de suma importancia para el especialista en Derecho Marítimo, emplear los conceptos adecuados para cada una de las figuras y de las personas que intervienen en el ámbito marítimo, pues su incorrecta utilización trae aparejada una serie de consecuencias que redundan en confusiones y aberraciones que en el peor de los casos llegan a ser plasmadas en las legislaciones de los países, tal

¹⁴ Danjon, Daniel *Tratado de Derecho Marítimo*, Madrid, Editorial Reus, 1931, Tomo I, pp 42 y 43.

¹⁵ Salgado y Salgado, José, Eusebio *La Explotación Comercial y Marítima del Buque*, Cuando el Artículo 127 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963

es el caso de nuestra propia Ley de Navegación vigente, cuyos errores y omisiones hacen difícil su comprensión. Para concluir, a continuación se reproducen los conceptos aquí analizados para dejarlos perfectamente claros:

- 1.- Naviero: el propietario del buque.
- 2.- Armador: el que explota marítima y comercialmente el buque en la navegación.
- 3.- Empresa Marítima o Armadora: el conjunto de trabajo de elementos materiales y valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.¹⁶

2.1.2 Los conceptos de Naviero y Armador que proporciona la Ley de Navegación.

Para estudiar los conceptos a que se hace referencia en este punto, es necesario remitirnos al Capítulo III de la Ley de Navegación vigente, advirtiéndolo en primer término la incorrecta denominación que se hace del mismo, pues se intitula "Empresas Navieras", cuando lo más correcto debe ser Empresas Marítimas.

El Artículo 16 del Capítulo de la Ley de Navegación que se estudia, pretende proporcionar las definiciones de los diferentes personajes que intervienen en el negocio de explotación de buques, destacando para los fines de este trabajo las relativas al Naviero o Empresa Naviera, Armador y Propietario, por lo tanto procederemos a transcribir cada una de ellas, haciendo un análisis del contenido que entrañan:

¹⁶ Idem.

* Artículo 16.- El naviero o empresa naviera es la persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión aún cuando ello no constituya su actividad principal".¹⁷

De lo anterior se desprende que el naviero es quien:

- 1.- Opera y explota embarcaciones.
- 2.- Que tales embarcaciones pueden ser o no de su propiedad.
- 3.- No es necesario que dicha actividad sea principal.

Por lo tanto, podemos pensar que esta definición de naviero resulta incorrecta, pues ya sabemos que el naviero cuando asume la explotación y operación de una embarcación de su propiedad se convierte en armador, en consecuencia, la anterior definición encuadra más en ésta última figura que en la de naviero; aunque no debemos pasar por alto que el naviero, como titular del derecho de propiedad del buque también puede "explotarlo" sin convertirse en armador, pero sólo cuando lo da en arrendamiento a otra persona quien asume la navegación por cuenta y riesgo propios, por lo que es evidente que la presente definición no corresponde a este tipo de explotación por arrendamiento pues hace referencia a la posibilidad de tener únicamente la posesión del buque, cuando es requisito indispensable del naviero ser el propietario de la nave.

Continuemos ahora con la siguiente definición que proporciona el artículo en estudio:

"... El armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación".¹⁸

¹⁷ Ley de Navegación, Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1993, Secretaría de Gobernación, México, p. 34.

¹⁸ Idem.

Dentro de esta definición se entiende que el armador es la persona física o moral que reúne las calidades de la anterior definición estudiada, pero además:

1.- Equipa, avitualla, aprovisiona, dota de tripulación y mantiene en estado de navegabilidad el buque.

2.- Su objeto es asumir la explotación y operación del buque.

Efectivamente, el armador tiene a su cargo todas las funciones anteriormente citadas, ya que son una consecuencia inevitable generada cuando se asume la navegación por cuenta y riesgo propio, sin embargo, al comparar ambas definiciones surge la duda acerca de donde estriba la diferencia entre uno y otro concepto, puesto que en los dos casos el objeto es la operación y explotación del buque.

En el último párrafo del Artículo que se comenta se proporciona la siguiente definición:

"...El propietario es la persona física o moral titular del derecho real de la propiedad de una o varias embarcaciones o artefactos navales, bajo cualquier título legal".¹⁹

La inserción de esta definición dentro del texto legal, demuestra más claramente el deficiente concepto de naviero antes estudiado, ya que es esta última definición de propietario la que realmente se ajusta con lo que debe entenderse por naviero, así, lisa y llanamente es el titular del derecho de propiedad del buque.

En virtud de lo explicado con anterioridad, podemos concluir que las definiciones de Armador, Naviero y Propietario que contiene la Ley de Navegación, resultan obsoletas y entrañan significados que no corresponden con lo que en la realidad y en la práctica debemos entender por cada una de las

¹⁹ Idem.

figuras analizadas. Esto sin duda traerá por consecuencia un grave problema para nuestro país, pues considero que será muy difícil intentar colocarnos como un país competitivo en actividades marítimas, suscribiendo tratados y convenios internacionales, si no somos capaces de hacer una ley que desde sus aspectos más básicos y elementales sea congruente con los usos y costumbres actuales del medio marítimo.

2.2 ORGANIZACION DE LA EMPRESA MARITIMA.

Constituye la finalidad de este trabajo, el hacer un estudio lo más completo posible de la moderna empresa marítima, y corresponde en este inciso analizar su organización. Debemos aclarar en primer lugar que no existe un modelo estándar en los organigramas de las empresas marítimas, no obstante que sus objetivos sean prácticamente los mismos.²⁰ esto se debe fundamentalmente a que las empresas de este tipo pueden presentar diversa especialización y tamaño, por lo que la organización será más compleja en aquellas que presenten una flota mayor y dependerá además el tipo de servicio que preste, ya que puede tratarse de una operación en líneas regulares, es decir, en rutas fijas ya trazadas o en la llamada navegación "tramp", o sea, aquella que es irregular o en rutas no preestablecidas.

Por otra parte, puede decirse que la organización de la empresa se compone por los elementos personales que la integran, los cuales presentan una doble vertiente. Por una parte se encuentra a los que, con estructura más o menos vertical, dependen jerárquica y económicamente de ella como órganos empresariales absoluta o relativamente asalariados. Por la otra, a personas físicas o morales que se relacionen con la empresa para coadyuvar a su actividad, mediante la prestación de ciertos servicios afines a aquella.²¹

De cualquier forma se ha seleccionado una organización marítima empresarial que es la más común y se ha dividido a la estructura en tres grandes rubros, que son: el personal marítimo, es decir, aquel que se encuentra embarcado como el capitán, oficiales, maquinistas, médicos, etc.,

²⁰ Olivera, De Luna, Omar, *Op. Cit.*, p. 109

²¹ Hernández, Yzal, Santiago, *Op. Cit.*, p. 47

posteriormente el personal terrestre, o sea aquellos que desempeñan funciones administrativas, tales como directores, gerentes, asesores, y demás. Y finalmente incluimos al Agente Marítimo, cuya especial función lo puede hacer dependiente o independiente de la empresa. Entremos pues a estudiar a continuación cada uno de estos elementos.

2.2.1 El Personal Marítimo.

Hemos designado como "Personal Marítimo", a todas aquellas personas que cumplen una función a bordo del buque, sin embargo, existen autores que designan a todo este personal como "Dotación", que en su sentido estricto comprenda el personal marítimo profesional, es decir, cuerpo de cubierta o mando y cuerpo de máquinas, que a bordo desempeñan las funciones relativas a la dirección y manejo del buque; así como otro significado lato, abarcando todo el elenco de personas que realizan servicios a bordo, tanto en el aspecto técnico o náutico como en el de los diversos servicios complementarios radiotelegráficos o de comunicaciones, administrativos, sanitarios y servicios varios a los pasajeros.²²

Hay también quien denomina a este conjunto de personas como "gente de mar", pero tal concepto se refiere exclusivamente al personal en ejercicio de la navegación o de una industria marítima, por lo que los médicos de a bordo, por citar un ejemplo, a pesar de estar calificados como oficiales en algunas naciones, y dedicar sus actividades embarcados en un buque, no pertenecen a la gente de mar por no tener su profesión ningún aspecto marítimo.²³

²² Farfán, Francisco, *Op. Cit.*, p. 275.

²³ Olvera, De Luna, Omar, *Op. Cit.*, p. 100.

Nuestra Ley de Navegación, denomina a este grupo de personas como Tripulación, y dispone al respecto lo siguiente:

"Artículo 22.- Los capitanes, pilotos navales, patrones, maquinistas navales, operarios mecánicos y, de una manera general, todo el personal que tripule una embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

En las embarcaciones pesqueras no se considerará como tripulación al personal embarcado que sólo realiza funciones de instrucción capacitación y supervisión de las actividades de captura, manejo o proceso de los recursos pesqueros.

En los cruceros turísticos y transbordadores no se considera tripulación al personal que sólo realiza funciones de atención a los pasajeros".²⁴

Con lo anterior queda claro que los buques de matrícula nacional propiedad de las empresas armadoras mexicanas deberán ser tripulados por mexicanos exclusivamente, sin embargo resulta incorrecto el concepto de tripulación que maneja el Artículo transcrito, ya que pretende dejarse fuera del mismo a aquellas personas que realizan una función no relacionada directamente con la navegación.

Esta disposición se opone con la Ley Federal del Trabajo vigente, que en su Artículo 188 textualmente ordena:

"Están sujetos a las disposiciones de este capítulo, los capitanes y oficiales de cubierta y máquinas, los sobrecargos y contadores, los radiotelegrafistas, contra maestres, dragadores, manneros y personal de cámara y cocina, los que sean considerados como trabajadores por las leyes y disposiciones sobre

²⁴ Ley de Navegación, *Op. Cit.*, p. 35.

comunicaciones por agua, y en general, todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo por cuenta del armador, naviero o fletador".²⁵

En este mismo sentido se ha pronunciado la Organización Internacional del Trabajo, así como la mayor parte de la doctrina ya que al referirse tanto a los oficiales como al personal de maestranza se ha establecido que todo este personal debe figurar en el rol de la tripulación, gozando de los mismos derechos y las mismas obligaciones, en lo referente al contrato de ajuste y al régimen de trabajo y previsión social, que los demás embarcados. Si bien hubo una época en que se discutía su carácter de marítimos, hoy en día esta discusión ha terminado. Las legislaciones marítimas unánimemente (exceptuando la nuestra), lo colocan en una situación de igualdad respecto de los técnicos, ya que ejercen su oficio o profesión en el mismo ambiente de peligro y de dificultades que ellos.²⁶

Seguramente nuestra Ley de Navegación vigente prefirió excluirlos con la finalidad de evitar problemas de carácter sindical, pero es de explorado derecho que cualquier clase de trabajador tiene la facultad de formar alianzas y organizaciones para procurar su defensa.

Por otra parte es importante que el número de tripulantes de un buque, sea el mínimo que pueda garantizar plonamente la seguridad de la navegación y de la propia nave; con esta finalidad las autoridades deben cerciorarse de que los tripulantes acrediten su capacidad técnica o práctica, así como que pertenezcan a la Marina Mercante Mexicana, para lo cual deberán exhibir la documentación necesaria de conformidad con el Artículo 23 de la Ley de Navegación, ordenamiento que incluye como una innovación un capítulo respectivo a la Educación Marítima Mercante, con el propósito de que no quede sin regulación la

²⁵ Ley Federal del Trabajo, México, Editorial Porrúa S. A., 1992, p. 117.

²⁶ Malvagni, Atlio, *Derecho Laboral de la Navegación* - Buenos Aires, Editorial De Palma, 1949, p. 43.

importantísima formación educativa que deben recibir los que intervienen en la conducción y operación de un buque, así como aquellos que realizan funciones de apoyo y complemento, ello sin olvidar que afortunadamente desde hace algunos años existen en los puertos de Tampico, Veracruz y Mazatlán instituciones dedicadas a este fin, es decir las Escuelas Náuticas, y en los puertos de Lázaro Cárdenas y Tuxpan las Escuelas de Maestranza para el resto de los tripulantes, o sea los no oficiales de a bordo.

Estudiaremos ahora el personal del buque en forma separada, atendiendo a la función que desempeña:

1.- Cuerpo de cubierta o mando.

Este cuerpo se integra por el Capitán, el Primer Oficial, el Segundo Oficial, el Tercer Oficial y los Pilotines, es decir, los pasantes de la carrera náutica para oficiales de cubierta o mando.

Para formar parte de este cuerpo es requisito indispensable el haber recibido una formación profesional, ya que son los encargados de la conducción de la nave, es decir, de la navegación y de las operaciones de atraque y desatraque, como también de las maniobras de carga y descarga de mercancías y de todas aquellas actividades que de una u otra manera estén ligadas con las antes citadas.²⁷

El Capitán es la persona encargada del gobierno y dirección del buque,²⁸ pero tal y como lo afirma Danjon, no es solamente sobre el armador personalmente sobre quien el Capitán tiene sus derechos y para con el cual tiene deberes que cumplir; tiene también poderes que le vienen del Estado y deberes para con el Estado. En otros términos, el Capitán no es solamente el hombre y el

²⁷ Salgado y Salgado, José Eusebio, *La Explotación Comercial y Marítima del Buque. Op. Cit.*

²⁸ Beltrán, Montiel, Luis, *Op. Cit.*, p. 159

representante del armador, su papel no es de un carácter puramente privado; es también, desde cierto punto de vista, el delegado y el representante del Estado, y por algún lado tiene carácter público.²⁹

Efectivamente, debemos señalar que la Autoridad Marítima radica en el Ejecutivo Federal, quien la ejerce dentro del buque a través de los Capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas, de conformidad con la fracción II del Artículo 6 de la Ley de Navegación. En relación con esta delegación de facultades aunada a las inherentes a la propia función del Capitán, el Artículo 24 del citado ordenamiento dispone:

"Artículo 24.- Las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos.

El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en aguas extranjeras y en alta mar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento, y de los actos jurídicos que realice.

El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aún cuando no se encuentre a bordo".³⁰

Derivadas de estas facultades, el Capitán tiene una serie de funciones que debe desempeñar, las cuales presentan una doble modalidad, las que le son conferidas por el Estado, es decir, las funciones públicas y aquellas que le atribuye el armador, o sea las privadas, de las primeras se ocupa el Artículo 25 de la Ley de Navegación que a continuación se transcribe:

²⁹ Danjon, Daniel, *Op. Cit.*, p. 5.

³⁰ Ley de Navegación, *Op. Cit.* p. 35.

"Artículo 25.- El capitán tendrá las siguientes funciones a bordo de las embarcaciones:

I.- Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;

II.- Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos. Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;

III.- Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;

IV.- Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en materia común, y para toda la República en materia Federal; y

V.- Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas".³¹

Los actos de autoridad del Capitán tendrán el carácter de provisionales, y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puerto mexicano.³²

Básicamente, la función privada del Capitán es la de representar al armador en todos los actos ligados con el buque que manda y para cumplir con los servicios encomendados por el titular de la empresa marítima a esa embarcación.

Como puede apreciarse las facultades y responsabilidades del Capitán son amplísimas, no obstante que con el transcurso del tiempo y a medida que se han ido desarrollando y evolucionando las empresas marítimas, se le han restado funciones que antes le correspondían, lo anterior debido a la generalización de líneas regulares, a la proliferación de agencias marítimas en cada puerto, a la creciente facilidad de las comunicaciones y al acelerado ritmo que exigen las operaciones comerciales, todo ello ha traído como consecuencia que el capitán

³¹ Idem

³² Cervantes, Ahumada Raul, *Op. Cit.* p. 313

haya dejado de ser a bordo "el primero después de Dios",³³ para convertirse en el indiscutible jefe técnico de la expedición, subsistiendo en su persona una notable concentración de facultades .

Finalmente, en el caso de embarcaciones menores, la persona encargada de ejercer el mando sobre ellas, se denomina como "patrón", pero en ningún caso esta persona estará investida de la representación de las autoridades mexicanas, así lo dispone el Artículo 27 de la Ley de Navegación, situación que nos parece muy grave puesto que este personaje como jefe de la embarcación, sin importar el tamaño de ésta, asume toda la responsabilidad de la nave que manda y por consecuencia lógica debería adquirir la protección del Estado y las demás facultades inherentes al cargo de Capitán.

En cuanto hace a los oficiales, el número de éstos dependerá del tamaño y del servicio de la nave, y sus funciones estarán relacionadas con la navegación, por ser profesionales de la carrera náutica, pero siempre será indispensable la presencia de un Primer Oficial, el cual tendrá esa categoría en virtud de sus conocimientos y experiencia, a este respecto el Artículo 26 de la Ley de Navegación dispone:

"... Toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del Capitán y será responsable ante este para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las órdenes recibidas; quedando facultado para requerir cooperación de todo el personal de la embarcación y, cuando esté en puerto, para que no se suspendan las operaciones y maniobras necesarias".³⁴

Este primer oficial al que algunos autores denominan como piloto se considera como el segundo jefe del buque y en tal concepto, substituirá al

³³ Beltrán, Manuel Luis . *Op. Cit.*, p. 161.

³⁴ Ley de Navegación. *Op. Cit.*, p. 36.

Capitán en caso de ausencia, enfermedad o muerte, asumiendo sus obligaciones, atribuciones y responsabilidades.³⁵ Su intervención, como su nombre lo indica, se relaciona íntimamente con la conducción del buque a su destino.

El segundo oficial o contramaestre, como solía denominárselo, era el eslabón entre la jerarquía del Capitán y la de su segundo de a bordo por una parte, y la gente o dotación de la otra. En la actualidad es no solo el encargado de la tripulación, sino el responsable del cuidado y conservación del buque y de la carga. En la jerarquía del buque es el tercer jefe que ha de tomar el mando en caso de imposibilidad o inhabilitación del capitán y del piloto, situación que es poco probable.³⁶

2. Cuerpo de Máquinas.

Se integra por el Jefe de Máquinas, Oficiales Maquinistas, Mecánicos, Engrasadores, Limpiadores y Electricistas, así como los Pilotines de Máquinas

Como su nombre lo indica, este cuerpo se encarga de todo lo relativo a los motores del buque, a sus equipos auxiliares y los sistemas eléctricos de la embarcación.

Generalmente el Jefe de Máquinas deberá tener amplios conocimientos sobre termodinámica, máquinas a vapor, motores de combustión interna, construcción naval y teoría del buque, así como resistencia de materiales y tecnología mecánica. El Jefe de Máquinas deberá llevar un cuaderno de Bitácora, en el que se anotan todos los datos sobre el motor del buque, velocidad, gasto de lubricantes y combustible, cambio de partes, y todo aquello que permita conocer el estado diario de las máquinas del buque.

³⁵ Olvera, De Luna, Omar., *Op. Cit.*, p. 97.

³⁶ *Ibidem*, p. 99.

3. Cuerpo de Telecomunicaciones.

Se compone por el Jefe de Radiocomunicaciones y los Operadores Radiotelegrafistas necesarios. Su función es de suma importancia pues los sistemas de comunicación deberán mantenerse abiertos durante las 24 horas del día, para recibir cualquier llamado del armador o bien de las autoridades marítimas de los diferentes países, así como para llamadas de emergencia. El personal de este cuerpo deberá estar altamente capacitado en todo lo relativo al manejo de los diversos sistemas de comunicación, así como dominar el idioma inglés, pues es el que se utiliza con mayor frecuencia.

4. Cuerpo de Administración.

Se forma por el Comisario, los Oficiales de Administración, el Mayordomo, los Cocineros, Camareros, Auxiliares y Mozos de servicio. En los buques de pasajeros este personal es más numeroso que en los de carga, y se ocupa del sistema contable del buque, su documentación, servicios de alojamiento y alimentación de los tripulantes y pasajeros, así como de sus equipajes y de la limpieza en general. El Comisario se encarga de llevar el libro de contabilidad, en el que se anotan los ingresos y egresos por cuenta del buque.

5. Cuerpo Sanitario.

Se compone por el Oficial Médico y los enfermeros y enfermeras que sean necesarios, pero en los buques de carga, se llevan enfermeros únicamente y en algunas ocasiones pasantes de medicina. Su ocupación es la salud de los tripulantes y pasajeros de la embarcación.²⁷

²⁷ Los puntos 2, 3, 4 y 5. Salgado y Salgado, José Eusebio. *La Explotación Comercial y Marítima del Buque*, Op. Cit.

2.2.2 El Personal Terrestre.

Se compone por todo el personal que realice funciones en tierra, y que se encarga de todo el manejo y administración de la Empresa Marítima, por supuesto, como en cualquier otra organización empresarial existen diversas jerarquías que van de acuerdo con la importancia de la labor que desempeña cada área, pero que trabajan perfectamente coordinadas entre sí para el logro del objetivo que la empresa persigue. A continuación señalaremos cada una de las áreas y órganos que teóricamente deben integrar una moderna Empresa Armadora:

Asamblea de Accionistas: Es el órgano supremo de la empresa, designa al Consejo de Administración, el cual se integra por un presidente, uno o varios vicepresidentes, un secretario general, un secretario administrativo o prosecretario, un tesorero, un protesorero y los vocales que se crea necesario establecer en los estatutos constitutivos de la empresa. Después de la Asamblea de Accionistas y el Consejo de Administración tenemos:

Dirección General o Gerencia General: Es designada directamente por el Consejo de Administración, y cuenta con la asistencia de un Asesor Técnico y un Asesor Jurídico o Letrado, una Secretaría y los Departamentos o Gerencias más apropiados, a fin de manejar de una manera más técnica la organización empresarial.

Al Departamento o Gerencia de Tráfico. En él se examinan todos los aspectos referentes a la contratación de flotes, explotación de mercados, operaciones directas o por agencia y cálculo de costos. Generalmente en el cálculo de costos se examinarán los estudios comparativos de otros medios de

transporte que compitan con la flota en sus diversas rutas, o sea, por carretera, ferrocarril, lago, río, mar y aire.

Generalmente este departamento se divide en el área de exportación y de importación.

B) Departamento o Gerencia de Fletamentos. En este se ve todo lo relativo a la celebración de este tipo de contratos de utilización de los buques, especialmente podrá decidirse en este departamento lo relativo a locaciones, fletamentos a tiempo y fletamentos por viaje.

C) Departamento o Gerencia de Servicios Regulares de Línea. En este se examinará todo lo relacionado con las rutas que sirve regularmente la empresa marítima con sus buques, sean estos servicios en una conferencia marítima de fletes o bien de manera independiente.

D) Departamento o Gerencia de Puertos. Aquí se estudia todo lo relativo a los puertos que sirven los buques de la flota perteneciente al armador, a fin de ver su situación, condiciones y demás elementos que permitan enviar a ellos las embarcaciones adecuadas y con los equipos necesarios para cargar las mercancías que en ellos se encuentren.

E) Departamento o Gerencia de Contenedores. Se ocupa de lo relativo a las modernas cajas de unitarización de las cargas, es decir, los contenedores que son parte del equipo del buque o del medio de transporte que los use, pues por sus características puede ser utilizado en varios medios de transporte.

Este departamento o gerencia se ha venido creando en las grandes empresas marítimas, debido a la importancia que este sistema de unitarización de las cargas ha adquirido en los últimos tiempos, pero sobre todo para participar en el Transporte Multimodal Internacional, de ahí que hoy día se le llame a tal Departamento o Gerencia de Transporte Multimodal.

F) Departamento o Gerencia de Flota y Servicio. Aquí se encuentran el inspector jefe y el jefe de servicio, quienes se encargan de llevar un riguroso control sobre las embarcaciones. Este departamento o gerencia se divide en dos secciones, la técnica y la de reparaciones, en donde se lleva cuidadosamente lo relativo a las reparaciones de cada buque, a fin de que estén en las más óptimas condiciones de servicio y, asimismo para que se les otorgue las más altas clasificaciones y con ello se les asegure fácilmente y en base a primas bajas. Por cada buque existe un legajo diferente.

G) Departamento o Gerencia Administrativa. Se ocupa de los aspectos administrativos de la empresa. Cuenta con dos secciones de personal, el de tierra, o sea el que labora en las oficinas de la empresa, y de mar, que es el personal a bordo de las embarcaciones; contrata personal, estudia sus problemas sociales y lleva a cabo todas las negociaciones laborales que confronta la empresa. Además cuenta con las secciones de compras y almacenes.

H) Departamento o Gerencia de Seguros. En este se contratan todos los seguros que requiere la empresa, para sus embarcaciones, para cumplir con sus responsabilidades frente a terceros, sean estos los propietarios de la carga o los tripulantes de los buques; para los casos de abordaje, para el personal de abordaje y de tierra, en fin todos aquellos que le permiten trabajar con la máxima seguridad posible.

I) Departamento o Gerencia de Contabilidad y Cobranzas. Aquí se lleva todo el registro contable, las estadísticas, las relaciones con las inspecciones fiscales, todo lo referente a presupuestos, balances, cobranzas, interpretación de cuentas, relaciones con bancos y lo referente a la caja y créditos que contraiga la empresa.

J) Departamento o Gerencia de Relaciones Públicas. Aquí se atienden a los clientes y al público en general, sobre datos específicos de la empresa que no requieren de la intervención de otros departamentos o gerencias.

K) Asesoría Jurídica. El Asesor Jurídico es designado directamente por el Consejo de Administración y se encarga de todas las reclamaciones, cualquiera que sea su naturaleza que se presenten a la empresa armadora. Los estudia y resuelve en definitiva si procede o es necesario acudir a juicio por considerarlas injustificadas o lesivas a la institución. También representa a la empresa ante cualquier Tribunal

L) Asesoría técnica. Examina y controla cada uno de los departamentos o gerencias en sus actividades, estudia los informes y propuestas que éstos presentan, dando su opinión detallada sobre el particular, sea ésta afirmativa o negativa al director con el propósito de que éste pueda estar en posibilidad de proponer al Consejo de Administración y a la Asamblea General de Accionistas la política a seguir sobre el tema de que se trate.¹⁸

2.2.3 El Agente Marítimo.

Antiguamente en la navegación comercial el capitán del buque se encargaba de entregar las mercancías a los destinatarios, y recibir de ellos el flete que no había sido pagado. La permanencia en el puerto de escala era larga y el capitán se dedicaba personalmente a las operaciones comerciales. En la navegación moderna el papel del capitán como ya se ha dicho ha cambiado. Los buques son unidades costosas que exigen una rotación lo más rápido posible. El capitán no

¹⁸ Ibidem.

puede dedicarse a las operaciones comerciales de entrega de la mercancía y cobranza del flete, por lo tanto se elige en los puertos un agente que será encargado por su cuenta y por cuenta del armador, este agente recibió el nombre de consignatario del buque o del casco, pero en la práctica y con el transcurso del tiempo se le ha venido denominando Agente Marítimo.³⁹

La designación de este personaje ha sido muy discutida, pues hay autores que se empeñan en denominarlo como consignatario, lo cual es erróneo ya que con este nombre se conoce al destinatario de las mercancías. Lo cierto es que los usos y costumbres marítimas han dado al personaje en estudio el nombre de Agente Marítimo, y su función es primordial para el buen funcionamiento de la Empresa Marítima, pues este ente se encarga no sólo de obtener la carga que el buque habrá de transportar en los diferentes puertos que visita, sino que además se encarga de todo lo relacionado con el buque de la empresa que representa cuando visita su puerto

Raúl Cervantes Ahumada, sin tomar una postura clara sobre el término correcto que debe emplearse para designar a este elemento humano que interviene en el negocio marítimo lo define como: "Agente marítimo o consignatario del buque es un representante de la empresa armadora, que se encarga de atender la recepción y distribución de la carga y, eventualmente, del avituallamiento del buque y de concertar contratos de fletamento, por cuenta del naviero."⁴⁰

Por su parte Luis Beltrán Montiel, al tratar en su obra este tema, lo refiere claramente como agente marítimo, y al efecto hace la siguiente consideración: "es la persona que, no obstante su denominación, realiza en tierra diversas

³⁹ Ripert, Georges, *Op. Cit.*, pp. 126 y 127

⁴⁰ Cervantes Ahumada Raul *Op. Cit.* p. 818

tareas y diligencias vinculadas a la atención de los buques que llegan o salen de nuestros puertos".⁴¹

El armador deberá ser muy cuidadoso en la elección de buenos agentes marítimos, pues de ello dependerá el éxito de su empresa. El agente marítimo puede ser una persona física o moral y a veces forma parte de la empresa armadora y otras es un comerciante individual o colectivo que ejerce una función típica de los comisionistas, por lo tanto, esta actividad puede presentar dos aspectos diferentes: la de la Agencia Marítima como empresa que supone que una persona moral realiza profesionalmente la prestación de los servicios de apoyo y representación por cuenta y nombre de un armador, y la otra, que se da cuando el armador crea en el puerto un establecimiento propio y que forma parte de su empresa, en donde se encuentra un representante dependiente y subordinado con quién lo liga una relación meramente laboral.

La Ley de Navegación en su Artículo 19, del Capítulo IV denominado "Agentes Navieros", ha ido en retroceso, en relación con la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, ya que en sus reformas y adiciones del 19 de diciembre de 1975, publicadas en el Diario Oficial de la Federación del 22 de diciembre de ese año, se había logrado, por lo menos, equiparar los términos de agente naviero y agente consignatario de buques al más correcto de agente marítimo, tal como se apreciaba en la parte final del Artículo 255 A, sin embargo, actualmente, se le denomina "agente naviero consignatario de buques", haciendo una mezcla de los dos términos anteriormente empleados por la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, y dejando fuera el término correcto, quedando en consecuencia el Artículo 19 de la Ley de Navegación en los siguientes términos:

⁴¹Beltrán Montiel Luis, *Op. Cit.* p. 166

"Artículo 19 ... El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero y operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación".⁴²

Además el primer párrafo de este precepto hace referencia al "agente naviero general" que aparentemente no es otra cosa sino un simple mandatario pero con facultades más amplias puesto que tiene la capacidad de designar agente marítimo, o dicho en los términos de nuestra Ley, agente naviero consignatario de buques.

El Artículo 21 de la Ley de Navegación enumera las funciones a cargo del Agente marítimo, las cuales son las siguientes:

"Artículo 21.- El agente naviero consignatario de buques actuará como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto y podrá desempeñar las siguientes funciones:

- I.- Recibir y asistir, en el puerto, al buque que le fuera consignado;
- II.- Llevar a cabo todos los actos de administración que sean necesarios para obtener el despacho del buque.
- III.- Realizar las gestiones necesarias para dar cumplimiento a las disposiciones, resoluciones o instrucciones que emanen de cualquier autoridad federal, en el ejercicio de sus funciones.
- IV.- Preparar el alistamiento y expedición del buque, practicando las diligencias pertinentes para proveerlo y armarlo adecuadamente;
- V.- Expedir, revalidar y firmar, como representante del capitán o de quienes estén operando comercialmente el buque, los conocimientos de embarque y

⁴² Ley de Navegación, Op Cit. p. 34.

demás documentación necesaria, así como entregar las mercancías a sus destinatarios o depositarios;

VI.- Asistir al capitán de la embarcación, así como contratar y supervisar los servicios necesarios para la atención y operación de la embarcación en puerto; y

VII.- En general, realizar todos los actos o gestiones concernientes para su navegación, transporte y comercio marítimo, relacionado con el buque".⁴³

Además de las anteriores funciones tendrá a su cargo:

- Obtener cargas para los buques.
- Cuidar los servicios que se prestan al armador, así como a terceros.
- Recibir las mercancías de acuerdo a la documentación respectiva.
- Cobrar los fletes obtenidos por el armador, tanto en las cargas de entrada como de salida.
- Atender las reclamaciones que reciba y resolverlas, de acuerdo con las instrucciones que sobre el particular le de el armador.
- Representar legalmente al armador en el país.
- Informar de todos los impuestos, derechos, recargos y multas que sufran las embarcaciones del armador representado, señalando los renglones y causas que los provocaron.⁴⁴

Con la finalidad de proteger a los agentes marítimos nacionales frente a los extranjeros, se han establecido los siguientes requisitos para poder desempeñar esta actividad en nuestro país:

- 1.- Ser persona física de nacionalidad mexicana o persona moral constituida conforme a las leyes mexicanas;
- 2.- Tener su domicilio social en territorio nacional;

⁴³ Ibidem, p. 35.

⁴⁴ Salgado y Salgado, José Eusebio, *La Explotación Comercial y Marítima de Buque. Op. Cit.*

3.- Comprobar mediante contrato de mandato o comisión, la representación y funciones encargadas por el naviero y operador, y

4.- Estar inscrito en el Registro Público Marítimo Nacional.⁴⁶

Finalmente debemos señalar que la Ley faculta al agente marítimo para recibir notificaciones, aún de emplazamiento en representación de su armador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda.⁴⁷

2.3 LA ORGANIZACION DE TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA COMO PRINCIPAL EMPRESA MARITIMA PRIVADA EN MEXICO.

Indiscutiblemente, Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., se ha convertido en la empresa marítima más importante de nuestro país, no sólo por la flota con que cuenta, sino además por las rutas que cubre en su servicio regular de líneas.

Esta empresa fue creada en el año de 1955 por un grupo de inversionistas mexicanos y poco a poco fue creciendo, hasta verse en la necesidad de diversificarse, constituyendo una serie de empresas filiales con la finalidad de expandir sus servicios y de esta forma desarrollar su actividad en mejores condiciones constituyendo un consorcio.

Se ha seleccionado a T.M.M. (por sus siglas) como un ejemplo de lo que es una empresa marítima privada, debido a que las demás empresas de éste tipo en nuestro país son organizaciones de menores dimensiones, que en algunos casos

⁴⁶ Ley de Navegación *Op. Cit.*, Artículo 20, p. 35.

⁴⁷ *Ibidem.*, Artículo 19, pp. 34 y 35.

no cuentan con una estructura formal tan amplia, lo cual nos impediría hacer una comparación entre la organización teórica de la empresa marítima estudiada en el inciso anterior, y la organización real de una empresa que existe y opera en la actualidad, y que a lo largo de sus cuarenta años de vida se ha colocado como la empresa mexicana líder en el ramo, además del gran prestigio internacional que ha adquirido.

2.3.1 Breve Síntesis Histórica.

En el año de 1955 Transportes Marítimos Mexicanos, S.A., antecedente empresarial de Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., se inició en el tráfico marítimo internacional de mercancías con los barcos "Anáhuac" y "Xalapa", de 3,445 y 4,600 toneladas de peso muerto respectivamente.

Por su parte, Transportación Marítima Mexicana, S.A., se constituyó el 18 de septiembre de 1958, estableciendo con el barco "Constitución" de 10,201 toneladas de peso muerto, una nueva ruta marítima entre los puertos nacionales del Noroeste de la República y los del Golfo de México, a través del Canal de Panamá.

En el año de 1962, esta compañía armadora se constituyó como una empresa de participación estatal minoritaria, al adquirir el Gobierno Federal el 30% de su capital social. Al respecto, cabe señalar que las acciones correspondientes a esta participación, fueron suscritas en partes iguales, por el entonces Banco de México, S.A., Nacional Financiera, S.A. y el Banco Nacional de Comercio Exterior, S.A.

Esta asociación permitió coordinar las actividades y objetivos de esta empresa con los intereses y propósitos nacionales, de conformidad con las

directrices y lineamientos señalados en aquél entonces por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes para el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

Un aspecto relevante de Transportación Marítima Mexicana es que desde su creación, ha mantenido sus actividades en un continuo proceso de expansión, abriendo nuevas rutas, proporcionando nuevos servicios y adquiriendo nuevas unidades.

2.3.2 Actual Organización Interna.

Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., ha venido sufriendo desde el año pasado una serie de cambios dentro de su estructura y organización interna, debido a su nueva política de consolidación, encaminada a fortalecer el posicionamiento de la empresa en el contexto de la competencia abierta internacional, lo cual implica un reacomodo ejecutivo completo de la compañía, por lo tanto las áreas, direcciones y departamentos que la integran, no han quedado clara ni definitivamente establecidos hasta en tanto no finalice todo este proceso de transformación, para hacer de T.M.M. una empresa más competitiva y eficiente, lo que está proyectado para finales de 1995.

No obstante lo anterior, a continuación procederé a hacer un esbozo de la organización básica de T.M.M. hoy día:

A la cabeza de la organización se encuentra el Presidente Ejecutivo, el cual es nombrado por el Consejo de Administración que es el órgano supremo de la empresa, el Presidente designa al Director General y éste a su vez se encarga de nombrar las siguientes direcciones:

Dirección de Operaciones.- Esta dirección en virtud de que la empresa presta un servicio en ambos litorales del país, se integra por la División Pacífico y la División Atlántico, cada una de estas divisiones cuenta con las siguientes gerencias:

A) Gerencia de Representaciones Foráneas. Tiene a su cargo la representación de todo el corporativo en los distintos puertos de los países del mundo con los cuales se mantienen operaciones.

B) Gerencia de Logística. Esta tiene funciones similares a la Gerencia de Contenedores, estudiada anteriormente, y tiene una importante participación en el Transporte Multimodal, pues planea las estrategias para hacer más dinámicas y eficientes la utilización de los contenedores.

C) Gerencia Comercial. Es por así decirlo, la encargada de las ventas, su función es primordial dentro de la empresa, ya que el buque será más rentable mientras en cada viaje tenga menos espacio de carga libre.

D) Gerencia de Operación Marítima. Tiene a su cargo el control logístico y de costos de los buques.

Esta empresa cuenta con un área técnica que presta apoyo y servicio a los buques, involucrándose incluso en diseños de naves que se mandan construir a los Astilleros especializados.

Otra de las áreas de esta Dirección, es la de Puertos y Terminales, encargada de estudiar y valorar los puertos comúnmente utilizados por la flota, analizando la problemática que se presenta en cada uno de ellos en relación con la carga y descarga de mercancías.

Existen otras áreas o departamentos directamente relacionados con los servicios que presta la Armadora, tal es el caso de la Administración de buques y el transporte de automóviles.

Dirección de Finanzas. Se integra por:

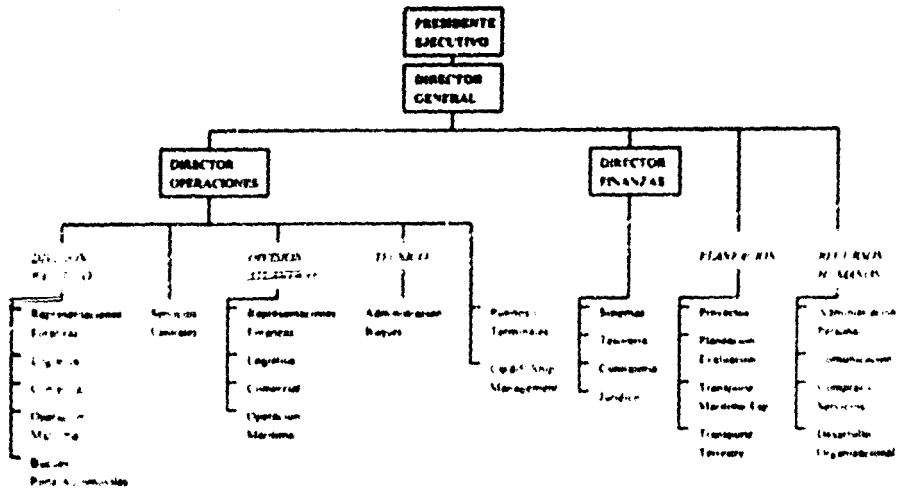
- A) Gerencia de Sistemas
- B) Tesorería
- C) Contraloría
- D) Jurídico.

Área de Planeación. Esta área es muy importante en atención a que aquí se idean y desarrollan todos aquellos planes que pudieran ser de interés para la empresa y que pueden incidir directamente en su crecimiento o establecimiento de nuevos servicios e inversiones. Se integra por los departamentos de:

- A) Proyectos
- B) Planeación y evaluación
- C) Transporte Marítimo Especial
- D) Transporte Terrestre.

Recursos Humanos. Esta empresa Armadora, como cualquier otra empresa que involucra la participación del factor humano en grandes proporciones, pues todo el Grupo T M M. lo componen aproximadamente 3.000 personas, requiere de una área que regule las relaciones personales dentro y fuera de la empresa, así como determinar la cantidad y calidades de las personas que requiere cada departamento, etc. Esta área se compone por los siguientes departamentos:

- A) Administración de Personal
- B) Comunicación
- C) Compras y Servicios
- D) Desarrollo Organizacional.



Si hacemos una comparativa de la organización básica de T.M.M. aquí presentada, con la organización teórica de una empresa armadora antes vista, tal vez pareciera que en T.M.M. hacen falta algunas gerencias o departamentos, sin embargo esto no es así, pues debemos recordar que esta empresa armadora se encuentra en un reacomodo de su organización, por lo tanto gerencias como la de Seguros, Tráfico o de Flota y Servicio, se encuentran asimiladas a otras áreas o departamentos, situación que esperamos se corrija en el futuro. Por otra parte podemos ver otras gerencias que en nuestra organización teórica no aparecen, esto se debe a que han sido creadas en función de algún servicio directo adicional que presta T.M.M. Por lo que podemos concluir que nuestra principal empresa marítima nacional está dentro de la realidad, lo que queda demostrado con su desarrollo actual y su trabajo.

2.3.3 El grupo T.M.M. hoy día.

Actualmente T.M.M. con la finalidad de enfrentar el competitivo comercio internacional en el transporte de mercancías, presta un servicio de Transporte Integral, es decir, que no sólo se limita al transporte marítimo, sino que además ha incursionado en el Transporte Multimodal, el cual constituye una dinámica combinación de transporte marítimo, carretero y ferroviario para hacer llegar las mercancías a su destino, enlazando 35 países a través de 150 puertos, cubriendo con ello algunas de las rutas más importantes del comercio internacional, como son las siguientes:

1.- El lejano Oriente, Estados Unidos y México. En esta ruta se visitan los principales puertos de Japón, Corea, Taiwan y Hong Kong, así como puertos del Pacífico en los Estados Unidos y México

2.- Norte de Europa, Reino Unido, Escandinavia, Estados Unidos y México. En esta ruta se enlazan los principales puertos mexicanos y de Estados Unidos en el Golfo de México con los principales puertos de Holanda, Bélgica, Reino Unido, Alemania, Francia y Escandinavia

3.- Mediterráneo, Estados Unidos y México. En esta ruta se enlazan algunos puertos nacionales del Golfo de México con los Estados Unidos y puertos de España o Italia en el Mediterráneo

4.- Centro, Sudamérica y México. Conectando los puertos del Pacífico de México, con Guatemala, El Salvador, Costa Rica, Colombia, Ecuador, Perú y Chile.

5.- México, Brasil. Enlazando éstos dos países, desde los puertos del Golfo de México hacia los puertos brasileños.

Dentro de las empresas filiales que integran el grupo T.M.M., podemos citar las siguientes:

Agencia Marítima Mexicana, S.A. de C.V. (en el Golfo de México) y *Línea Mexicana del Pacífico, S.A.* (en el Pacífico). Ambas empresas prestan el servicio de Agencia Marítima, atendiendo los requerimientos de los buques, no sólo de T.M.M. sino también de cualquiera otra empresa armadora que solicite sus servicios.

Compañía Mexicana de Terminales, S.A. de C.V. Creada en 1974 para apoyar en los procesos de almacenamiento de productos líquidos a granel, contando con terminales marítimas de almacenaje en Veracruz, Coatzacoalcos y Manzanillo.

The Texas Mexican Railway Co. LTD. Fundada en 1875 cubriendo la ruta localizada entre dos importantes ciudades del Estado de Texas: Laredo y Corpus Christi, enlazándose además con Ferrocarriles Nacionales de México y con la red ferroviaria del Este de los Estados Unidos.

Cardiff Ship Management & Services LTD. Fundada en 1985, esta empresa está ubicada en Cardiff, Reino Unido y se dedica a la administración de cualquier tipo de buques, ofreciendo además asesoría a los armadores, tanto para personal de tierra como para la tripulación, con el objeto de lograr una flota más eficiente y administrada.

Servicios en Terminales, S.A. Especializada en maniobras de carga y descarga de contenedores, automóviles, maquinaria, etc., en las instalaciones del cliente.

Transportación Terrestre T.M.M. S.A. de C.V. Creada en 1990, esta compañía de autotransporte, tiene como objeto agilizar las maniobras de servicio integral de transporte, contando para ello con una importante flotilla de tractocamiones con doble semi-remolque.

Operadora Portuaria del Golfo, S.A. de C.V. Es la empresa de más reciente creación dentro del grupo (1991) y está ubicada en Veracruz, se dedica a la carga y descarga de mercancías de los buques, contando además con instalaciones para la recepción y embarque de automóviles de exportación.

Tocomar, S.A. de C.V. Esta empresa se constituyó en marzo de 1973, como una empresa especializada en el transporte de contenedores, comenzando sus operaciones en ese año, iniciando su operación entre los puertos de Houston, Texas, y Tuxpan, Veracruz.

Actualmente el grupo T.M.M. posee el 51% de las acciones que conforman su capital y Tocomar ha expandido sus servicios visitando los principales puertos del Norte de Europa, el Mediterráneo, Estados Unidos y Medio Oriente.⁴⁷

Otras de sus empresas subsidiarias mexicanas son:⁴⁸

Servicios Marítimos Mexicanos, S.A. de C.V.

Transportes Marítimos de México, S.A. de C.V.

Transportes Marítimos del Pacífico, S.A. de C.V.

Transportes Marítimos Anáhuac, S.A. de C.V.

Transportación Marítima del Pacífico S.A.

Marítima Mexicana S.A. de C.V.

Naviera del Pacífico S.A. de C.V.

Línea Mexicana del Pacífico S.A. de C.V.

Contrataciones Marítimas S.A. de C.V.

Aerotransportes de México, S.A. de C.V.

Inmobiliaria T.M.M., S.A. de C.V.

⁴⁷ La información sobre *Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.* fue obtenida directamente en las oficinas centrales de la empresa.

⁴⁸ La fuente sobre este listado de empresas subsidiarias mexicanas y externas, así como aquellas en las cuales el grupo T.M.M. posee el 51% de su capital procede de la columna "*Marea Alta*" del Lic. Melchor Arellano publicada en el periódico *El Financiero* del Lunes 4 de Octubre de 1993.

Servicios Mexicanos Turísticos S.A. de C.V.

T.M.M. Multimodal S.A. de C.V.

Servicios Corporativos T.M.M. S.A. de C.V.

Servicios de Inspección y Mantenimiento de Contenedores, S.A. de C.V.

Por lo que respecta a las subsidiarias externas éstas son:

Hipocampo, S.A. y subsidiarias (Panamá y Liberia)

T.M.M. Overseas, LTD. y subsidiarias (Liberia y Bermudas)

Caribon Shipping, LTD. (Liberia)

Halley Shipping LTD. (Liberia)

Cordoba Navigation, LTD. (Liberia)

Tabasco Shipping LTD. (Liberia)

Tula Navigation, LTD. (Liberia)

Mexmarina, LTD y subsidiarias (Liberia)

Trans-American Steamship Agency, INC. (Estados Unidos)

Financial and Investment Services, LTD. y subsidiarias (Bermudas)

Empresas filiales en las cuales T.M.M. posee el 51% de su capital:

Transportación Aérea Mexicana, S.A. de C.V.

Empresa de Servicios CMT, S.A. de C.V.

Por lo que respecta a la flota de T.M.M., ésta se integra por 23 buques de diversas categorías como buques graneleros, porta contenedores, de carga general, porta automóviles y un buque granelero de los cuales cuatro navíos portacontenedores cuyos nombres son "Nuevo León", "Sonora", "Yucatán", y el "México" de 36 mil toneladas de peso muerto cada uno, fueron recientemente entregados a T.M.M. por la empresa española Astilleros Españoles, S.A. lo que

implicó a la armadora una inversión de 280 millones de dólares, con la finalidad de modernizar la flota, misma que en su conjunto asciende a 626,633 toneladas de peso muerto.⁴⁹

Es importante hacer mención que T.M.M. también participará en los concursos para obtener la concesión de las Terminales Especializadas en Contenedores que próximamente otorgará la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, para los puertos de Veracruz, Altamira y Manzanillo, así como para las Terminales de Usos Múltiples de Lázaro Cárdenas y Manzanillo.

Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V. si bien como ya se ha reiterado es la empresa armadora más importante del país, gracias a que se ha preocupado por mantener un nivel competitivo, ampliando su gama de servicios a lo que se conoce como Transporte Multimodal Internacional, en cuanto a su estructura y organización no es un modelo a seguir, prueba de ello es el actual período de transición que experimenta, el cual ha llevado a los directivos a intentar reorganizar su esquema pretendiendo que con el menor número de niveles jerárquicos posibles se asegure la agilitación en la toma de decisiones, eliminar la duplicidad de funciones y actividades y emplear personal más calificado para desarrollar un trabajo adecuado.

Para lograr tales objetivos actualmente se reestructura a la empresa siguiendo los esquemas organizacionales de las armadoras más importantes y prósperas de otros países que se encuentran a la vanguardia del negocio marítimo internacional, ello sin perder de vista su ubicación en nuestro país.

⁴⁹ Desde luego, todo ese tonelaje no está bajo pabellón mexicano ya que hay buques registrados en Liberia y Panamá, como podremos ver más adelante dentro de este trabajo.

CAPITULO III.

IMPORTANCIA DE LA EMPRESA MARÍTIMA EN EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.

3.1 LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

Una vez que hemos entendido los conceptos de buque y Empresa Marítima, corresponde ahora encuadrarlos como elementos de un marco mucho más amplio el cual los abarca, nos referimos a la Marina Mercante.

Efectivamente, la Marina Mercante es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar su desarrollo pleno en el transporte marítimo, evitándole la dependencia económica de otros Estados en este renglón de la economía. Tales elementos son los siguientes:

1.- Legislación nacional e internacional. En el primer caso encontramos la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, la Ley de Navegación vigente y las demás leyes y reglamentos afines a la materia. En el segundo caso se encuentran los Convenios o Tratados multi o bilaterales celebrados con los diferentes países.

2.- Autoridades nacionales y organismos internacionales intergubernamentales y no gubernamentales.

3.- Trabajadores marítimo portuarios, es decir, aquellos de tierra que trabajan no sólo en el puerto, sino en la empresa marítima misma, en sus oficinas o embarcados.

4.- Astilleros

5.- Empresas Armadoras y Agentes Marítimos.

6.- Puertos.

7.- Sociedades clasificadoras de buques.

8.- Aseguradoras marítimas de carga y casco.

9.- La carga.¹

Desgraciadamente el panorama de la Marina Mercante Nacional no es muy alentador ya que durante los últimos ocho años se ha registrado una involución generalizada representada por la disminución del tonelaje de nuestra flota. Pero ésto no es un fenómeno aislado, pues como se ha precisado, la Marina Mercante debe entenderse como un todo en donde al fallar alguno de sus elementos, forzosamente trae como consecuencia la falla de los demás, por ejemplo, si los puertos funcionan deficientemente ocasionando pérdidas de tiempo en la carga y descarga de buques, traerá como consecuencia que cada vez menos buques atraquen en ellos, y que a los cargadores les resulte poco atractivo embarcar sus mercancías en tales puertos.

La Marina Mercante Mexicana se ha visto disminuida en los últimos años, principalmente por las siguientes causas que han impedido su desarrollo:

- 1.- La falta de un esquema especial de fomento a esta actividad.
- 2.- Una reglamentación sobre la materia completamente regulatoria.
- 3.- La ausencia de financiamiento bajo condiciones competitivas.
- 4.- La estructura del sistema portuario mexicano.
- 5.- La apertura al exterior de actividades reservadas para nacionales como el cabotaje.

Entre los años de 1970 a 1986 la flota mercante nacional tuvo un notorio crecimiento debido a la política de estímulos que estuvo vigente, políticas que han sido utilizadas por las principales potencias marítimas y que han permitido el desarrollo de sus flotas. Sin embargo, actualmente ésto ya no existe, y por el contrario las Empresas Armadoras se han visto altamente gravadas en materia

¹ Salgado y Salgado, José Eusebio, *El futuro de la Marina Mercante Mexicana ante la Apertura y la Globalización Mundial*. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.

fiscal , pues tienen que pagar , entre otros, el impuesto sobre activos fijos del 2%, en una industria de alto contenido de capital.

Además de lo anterior, nuestra legislación por ser completamente regulatoria, ha contribuido con este descenso, ya que dispone el pago de un arancel del 10% para la importación de buques; la obligación de contratar el seguro marítimo con instituciones nacionales, que en la mayoría de los casos, por los niveles de riesgo, únicamente realizan en México la intermediación, provocando costos adicionales; la falta de seguridad jurídica para las instituciones financieras en la figura de la hipoteca marítima, que es de los elementos más importantes del financiamiento de buques y comúnmente utilizados.

Tocando el tema del financiamiento, el cual es una condición indispensable para el crecimiento de cualquier industria, y aún más en esta en la que se requerirán altos volúmenes de recursos, las instituciones financieras mexicanas no ofrecen buenas alternativas para las empresas marítimas nacionales, debido a las altas tasas de interés que aplican al financiamiento marítimo, a los muy reducidos plazos de recuperación, al esquema de garantías que exigen los bancos, y a la falta de oportunidad en su otorgamiento.

Por otra parte, la baja eficiencia del sistema portuario mexicano y los altos costos de las operaciones en los puertos, ha motivado el casi nulo desarrollo del cabotaje en México, optando en consecuencia el cargador por la utilización del transporte ferroviario y carretero.

Finalmente, en el escaso cabotaje que se realiza para el transporte de mercancías, y en la enorme actividad de embarcaciones en apoyo a la exploración y explotación de petróleo en el mar, a pesar de estar reservadas por ley a buques de bandera mexicana y ser actividades exclusivas para nacionales en el resto de los países, existe una importante participación de empresas

extranjeras, en la mayoría de los casos con embarcaciones obsoletas que no encontraron trabajo en su territorio.²

Todas estas causas han provocado el estado actual de nuestra Marina Mercante, y hasta en tanto no se tomen medidas globales para contrarrestar este efecto de involución, no será posible que México se convierta en un país independiente económicamente y, por el contrario, la disminución de nuestra flota, empresas marítimas, astilleros, etc. se verán incrementados.

3.1.1 Principales Compañías Marítimas Mexicanas.

En este apartado haré una breve exposición de las principales compañías marítimas mexicanas privadas, con exclusión de Transportación Marítima Mexicana, que por sus dimensiones e importancia ha sido objeto de estudio por separado. La mayoría de estas empresas apenas cuentan con algunas embarcaciones y las rutas que cubren son variadas, existiendo empresas que realizan un tráfico de cabotaje en una pequeña región determinada, así como otras que prestan un servicio de tráfico de altura y navegación "tramp".

Es pertinente señalar que en los últimos años el número de estas empresas se ha reducido considerablemente y sólo se han sostenido aquellas que han logrado mantenerse en el mercado gracias a su gran esfuerzo, aclarando que no todas las embarcaciones con que cuentan se encuentran bajo pabellón nacional.

² Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. *Propuesta para un Programa Integral de la Industria del Transporte Marítimo*. México, 1993, p. 2 y 6.

NAVIERA ARMAMEX, S.A.

Esta empresa se constituyó en el mes de febrero de 1977. Actualmente cuenta con cinco embarcaciones denominadas: "Morgan" de 2,591 TPM; "Navado" y "Paricutín" ambos de 5,374 TPM; "Popocatepetl" de 4,849 TPM; y el "Xitle" de 7,949 TPM; el primero de los buques mencionados es de carga general y los cuatro restantes son buques tanque. Su principal actividad consiste en transportar derivados de petróleo y por lo tanto, prestan sus servicios a Petróleos Mexicanos. Solamente el primero de los buques nombrados navega bajo pabellón extranjero.

La Naviera Armamex, S.A. tiene dos empresas filiales denominadas Opera Marítima, S.A. de C.V. que carece actualmente de embarcaciones por lo que no opera; y Naviera Integral, S.A. de C.V. que cuenta con lanchas para el transporte de personas.³

COMPAÑIA NAVIERA MINERA DEL GOLFO, S.A. DE C.V. (NAVIMIN)

El Gobierno Mexicano con fecha 27 de noviembre de 1979, constituyó con carácter de empresa de participación estatal mayoritaria la Compañía Naviera Minera del Golfo, S.A. de C.V., a fin de impulsar el desarrollo de la Marina Mercante Mexicana.

Con la creación de NAVIMIN, el Estado contribuyó a aumentar la participación de México en la transportación marítima de las cargas que el país genera, tanto en tráfico de cabotaje como en el comercio internacional.

En 1991 esta empresa fue privatizada totalmente y cuenta en la actualidad con dos embarcaciones registradas bajo pabellón nacional, el "Otapan" de

³ Comisión Nacional Coordinadora de la Industria Naval. *La Marina Mercante Latinoamericana, la Nacional y el Transporte Marítimo de México*, México, 1984, Tomo I 2, p. 110

Lloyd's of London Press. *Lloyd's Maritime Directory 1994*, Londres, 1994, p. 279

Esta información se actualizó con datos obtenidos directamente en la propia empresa marítima

23.420 TPM y el "Teotli" de 21.652 TPM; esta compañía se dedica al transporte internacional de cargas secas a granel y productos químicos, pero está especializada en el movimiento de azufre líquido, el cual requiere de un gran cuidado durante su transportación, para lo cual NAVIMIN posee los dos buques tanque especializados antes nombrados, mismos que cubren rutas principalmente hacia el Oriente. Cabe destacar que esta empresa es una de las cuatro más importantes del mundo en el transporte de azufre líquido.⁴

CEMENTOS MEXICANOS S.A. DE C.V. (CEMEX)

Originalmente se creó la Operadora Marítima Anáhuac, S.A. como una empresa perteneciente al "Grupo Anáhuac", habiéndose constituido para atender los requerimientos del transporte marítimo de la empresa Cementos Anáhuac del Golfo, S.A. que también formaba parte de este grupo corporativo. Posteriormente esta empresa fue comprada por Cementos de México a quienes pasaron sus dos barcos cementeros.

Actualmente la flota de esta empresa está integrada por dos buques denominados "Amparo Paola" de 13.810 TPM y el "Gloria Elena" de 13.700 TPM, ambos de bandera panameña.

La flota de esta empresa navega sin itinerario fijo, realizando tráfico de altura y cabotaje entre distintos puertos localizados entre el Golfo de México, el Pacífico y el Mar Caribe.

Asimismo, cabe destacar que esta flota está dedicada por completo al servicio de Cementos Mexicanos S.A., empresa que tiene una terminal para la

⁴ *Ibidem.* p. 105, 106 y 107.
Idem.

carga a granel de cemento en Guaymas, Sonora, y se encarga de manejar la totalidad de la producción que requiere ser transportada por vía marítima.⁵

CORPORACION MARITIMA DELMEX S.A. DE C.V.

Se constituyó en el mes de noviembre de 1979 con el nombre de Naviera Delmax, S.A., cuenta actualmente con dos buques denominados "Sky bird" y "Panagüía" que en conjunto suman 20,000 TPM, pero no se encuentran registrados con bandera mexicana.

Esta empresa se dedica básicamente al transporte de cargas a granel y realiza navegación "Tramp".⁶

NAVIERA ALEXIS, S.A. DE C.V.

Esta empresa se creó en el año de 1990 y su flota de pabellón extranjero, está integrada por cuatro buques de carga denominados "Manyoshi Maru", "Sebastián", "Yucaipotón" y "High Lander"; asimismo cuenta con dos barcazas que se llaman "María I" y "María II" y dos remolcadores el "Capitol Marino" y "Rudi".

La empresa se especializa en el transporte de carga general y a granel, visitando puertos en los Estados Unidos, el Golfo de México y el Caribe.⁷

⁵ *Ibidem*, p. 117.

Idem

Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. *La Marina Mercante Iberoamericana 1994*. Buenos Aires, 1994, p. 143 y 152.

⁶ *Ibidem*, p. 112 y 113.

Idem

⁷ La información de esta empresa se obtuvo directamente en sus oficinas en México, D.F.

FRIGORIFICOS MARITIMOS, S.A. (FRIGOMAR)

Esta empresa cuenta con los buques frigoríficos denominados "Karen" y "Valeria" ambos de 2,912 TPM y se dedica al transporte internacional y en cabotaje marítimo de productos perecederos.⁸

TRAFICO MARITIMO DEL GOLFO, S.A. DE C.V.

Opera el buque tanque "Aniara" de 40,738 TPM y presta sus servicios a Petróleos Mexicanos cuando esta última así lo requiere.⁹

NAVIERA INTERNACIONAL MEXICANA, S.A. DE C.V.

Opera 4 buques en tráficos internacionales, dos los tiene en flotamento y dos son de su propiedad. Esta empresa ha logrado incursionar con éxito en la competencia abierta internacional.¹⁰

Además de las anteriores, existen otra serie de empresas como:

COTEMAR, S.A. DE C.V.

CONDUX, S.A. DE C.V.

CORPORACION DE SERVICIOS MARITIMOS, S.A. DE C.V.

TRANSPORTADORA DE SAL, S.A. DE C.V.

PERFORADORA CENTRAL, S.A. DE C.V.

NAVIERA SALTAMAR, S. DE R.L. DE C.V.

NAVIERA TAMAULIPAS, S.A.

NAVEGACION VERACRUZANA, S.A. DE C.V.

NAVIERA PANUCO, S.A. DE C.V.

TRAFICO MARITIMO DEL GOLFO, S.A. DE C.V.

TRANSPORTES MARITIMOS DE YUCATAN Y DEL CARIBE, S.A. DE C.V.

⁸ Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. *Op. Cit.*, p. 149, 150 y 152.

⁹ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo y Columna "Marea Alta" del Lic. Melchor Arellano publicada en el periódico El Financiero del Lunes 11 de Octubre de 1993

¹⁰ Ídem.

Estas no son todas las empresas armadoras mexicanas que operan actualmente, pero sí se puede decir que son las más conocidas e importantes. Cabe destacar como un dato curioso que entre las primeras analizadas, que son las más importantes, la diferencia no es tan grande, sin embargo, no existe punto de comparación con Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V., ya que si uniéramos a todas las demás empresas no lograríamos el tamaño que ha alcanzado T.M.M., lo cual nos confirma que el negocio marítimo en México no es nada fácil, razón de más para alabar los esfuerzos logrados por los directivos de nuestra principal armadora privada, los que la han llevado a ser internacionalmente reconocida.

3.1.2 Tonelaje de la Flota Mercante Nacional en comparación con la Flota de los principales países marítimos.

El presentar un panorama general de la Flota Mercante Nacional tiene como finalidad tomar conciencia del grave estado que guarda la Marina Mercante Nacional, pues de la cantidad y calidad de nuestros buques depende en gran medida el uso que se pueda dar a las instalaciones portuarias, el servicio que presten los astilleros, la proliferación de más empresas marítimas, y por supuesto, el aumento de los intercambios comerciales con el exterior sin necesidad de acudir a empresas extranjeras.

Dado que existe un número finito de embarcaciones, las economías que cuentan con una flota mercante suficiente y eficiente tienen mayores opciones para embarcar sus mercancías. Así, los países con flotas débiles tienen menores posibilidades de influir en la determinación de rutas, así como en la definición de las políticas internacionales de fletes.

A continuación se proporciona un cuadro que reseña la evolución de la flota mayor mexicana:

EVOLUCIÓN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA¹¹

AÑO	UNIDADES	TRB	ANTIGÜEDAD
1982	84	1'044,887	9.7
1983	94	1'263,601	10.9
1984	95	1'232,541	11.0
1985	97	1'341,748	12.3
1986	97	1'316,480	11.8
1987	89	1'215,170	11.3
1988	90	1'177,148	11.4
1989	98	1'192,959	10.9
1990	92	1'114,971	12.1
1991	63	1'006,307	12.4
1992	58	884,074	13.9
1993	58	868,644	15.2
1994	53	819,862	15.6

Como puede apreciarse, de 1982 a 1986 el tonelaje de la flota fue en aumento gracias a que en esa época se encontraba vigente la política de estímulos y apoyos a las empresas marítimas mexicanas.

De 1987 a 1994 la disminución de embarcaciones resulta verdaderamente alarmante ya que se han perdido casi el 50% de los buques con que contábamos

¹¹ Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. *Op. Cit.* El cuadro se refiere a la flota mayor, es decir, buques de más de 1,000 TRB. Las cifras son al 1o de enero de cada año, por lo que actualmente han tenido variantes, mismas que se comentarán al estudiar los Tipos de Buques que componen la Marina Mercante Nacional.

9 años atrás, y aproximadamente 496,618 TRB, por lo que nuestra flota es cada vez más reducida y más vieja.

En 1994, la flota mayor mexicana estaba integrada por 53 embarcaciones, con un total de 819,862 TRB, incluidos los barcos de Petróleos Mexicanos. Por otro lado 13 embarcaciones más, propiedad de mexicanos, operaban bajo pabellón extranjero debido al mejor entorno que les ofrecen. Para 1994, la Flota Mercante Mexicana de propiedad privada se conformó por 13 embarcaciones, que representaron 117,834 TRB. Las embarcaciones mexicanas bajo pabellón extranjero sumaron 13, con 163,577 TRB.¹²

De estas 53 embarcaciones sólo 35 realizaban tráfico de altura, incluidas las embarcaciones de Petróleos Mexicanos.

Las cifras anteriores resultan verdaderamente contrastantes si las comparamos con el número de buques y tonelajes de los principales países marítimos del mundo. Bástenos decir que el 93.2% de la flota mercante mundial se encuentra concentrada en 35 países, entre los cuales desde luego México no está incluido, y dista mucho de estarlo, pues el Estado de este grupo de países que tiene la flota más pequeña, o sea Australia, cuenta con el triple de tonelaje que el nuestro.

Por otra parte, los armadores de cinco países o territorios, es decir, Grecia, Japón, Estados Unidos, Noruega y Hong Kong, controlan más de la mitad de la flota mundial y más de dos tercios de ésta se encuentra bajo el control de los 10 primeros países marítimos que a continuación se presentan.¹³

¹² Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, *Propuesta de Desarrollo para las Empresas Návicas Mexicanas*, México, enero 1995, p. 5.
Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, *Op. Cit.* p. 144.

¹³ United Nations Conference of Trade and Development, *United Nations Review of Maritime Transport 1993*, New York, 1994, p. 24 y 25. Las cifras son al 31 de diciembre de 1993.
El tonelaje está expresado en toneladas de peso muerto y únicamente se refiere a buques de 1,000 toneladas o más.

PAIS	NUMERO DE BUQUES			TONELAJE		TOTAL
	PABELLON NACIONAL	PABELLON EXT.	TOTAL	PABELLON NACIONAL	PABELLON EXTRANJERO	
Grecia	1.045	1.821	2.866	52'686.491	62'461.655	115'154.146
Japón	1.077	1.824	2.901	29'734.407	55'050.490	84'784.891
Estados Unidos	549	676	1.225	16'317.662	17'805.597	54'123.259
Noruega	872	513	1.385	42'684.988	16'404.370	51'089.358
Hong Kong	95	544	639	5.346.696	27'955.198	33'301.894
China	1.460	256	1.716	21'269.773	8'843.135	30'112.908
Reino Unido	393	462	855	5'135.539	17'593.627	22'729.166
Federación Rusa	2.681	274	2.955	15'941.493	5'127.681	21'069.174
República de Corea	448	217	665	3'847.468	8'711.314	16'558.782
Alemania	520	681	1.201	5'628.654	10'974.634	16'603.288

Continuando con las cifras a nivel mundial, el tonelaje total de la flota mercante mundial a finales de 1993 ascendía a 710.622 millones de toneladas de peso muerto, lo que representó un aumento en relación con el año anterior. Esto se debió a que la construcción de buques nuevos fue superior en relación con los desguaces.¹⁴

Asimismo, la edad media de la flota total mundial aumentó ligeramente en 1993 a 15.05 años.¹⁵

Dentro del contexto latinoamericano, es importante destacar que México no es el único país que sufre una disminución en el tonelaje de su flota, sino que ese fenómeno se ha presentado también en algunos otros países de similar

¹⁴Ibidem p. 13 y 14

¹⁵Ibidem.

desarrollo relativo al nuestro. Para comprender esto resulta muy ilustrativo el siguiente cuadro:

**EVOLUCION DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA EN COMPARACION
CON PAISES DE SIMILAR DESARROLLO RELATIVO.¹⁸**

AÑO	MÉXICO	ARGENTINA	BRASIL	VENEZUELA
1985	1'341,748 (97)	2'018,998 (168)	5'489,395 (334)	859.995 (68)
1986	1'316,480 (97)	2'047,386 (167)	5'820,165 (334)	903.579 (76)
1987	1'215,170 (89)	1'808,213 (146)	6'144,735 (356)	904.020 (78)
1988	1'117,148 (90)	1'717,683 (141)	5'923,119 (342)	936.353 (76)
1989	1'192,959 (98)	1'719,356 (140)	5'790,402 (324)	900.566 (74)
1990	1'114,971 (92)	1'818,040 (141)	5'658,537 (300)	914.792 (72)
1991	1'006,307 (63)	1'676,809 (130)	5'694,054 (268)	866.896 (63)
1992	884,074 (58)	979,896 (89)	5'630.057 (258)	851.711 (62)
1993	868,644 (58)	792,408 (71)	5'098,522 (241)	798.902 (56)
1994	819,862 (53)	643,602 (61)	5'013,942 (231)	741.595 (47)

Volviendo a nuestro país, y contrariamente a la tendencia que nos demuestra que la mayoría de los 35 principales Estados marítimos lograron un desarrollo de sus flotas en relación con años anteriores, en México ésta parece estar cada día más lejano, y las consecuencias que genera esta circunstancia no se han hecho esperar pues como ya hemos reiterado, la Marina Mercante debe

¹⁸Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana Op. Cit.
Toneladas de registro bruto. Las cifras entre paréntesis representan unidades

verse como un todo en el cual cada uno de sus elementos deben trabajar en forma coordinada y con vistas a un objetivo común por lo que las reducidas dimensiones de la Flota Mercante Mexicana, tanto en tráfico de altura como de cabotaje, no permite aprovechar cabalmente la infraestructura portuaria y, por lo tanto, no se logra consolidar un estímulo adicional para el aumento de la productividad portuaria. Por otra parte, el hecho de que la flota sea cada vez más vieja significa que la actividad de los astilleros en cuanto a construcción se refiere, ha sido insuficiente para disminuir la edad promedio.

Por desgracia 1995 se presenta como un año aún más difícil en cuestión económica que los últimos tres años, sin embargo, si las autoridades no plantean un esquema de soluciones reales que contenga apoyos tangibles a esta industria, la economía mexicana se verá fuertemente resentida por la carencia de un transporte marítimo eficiente, y de continuar esta tendencia a la baja en la actividad, por el escaso atractivo de la inversión en el transporte marítimo, se agravarán los efectos consecuentes para la economía nacional: la permanente y creciente fuga de divisas por el pago de fletes a armadoras extranjeras, la falta de seguridad a los exportadores e importadores para transportar sus productos a los mercados internacionales y, por último, el desempleo de un sector especializado en este campo.

3.1.3 Tipos de Buques que componen la Marina Mercante Nacional

En este apartado veremos que tipo de buques integran la flota mexicana, refiriéndonos exclusivamente a aquellos denominados como buques mayores, es decir, los que cuentan con más de 1,000 toneladas de registro bruto.

Comenzaremos con los buques tanque convencionales y petroleros, en virtud de que este tipo de embarcación es el que predomina dentro de nuestra Marina Mercante. Actualmente se cuenta con 20 unidades, distribuyéndose la propiedad de ellas entre los siguientes armadores:

PETROLEOS MEXICANOS

Sus buques son: Francisco J. Mújica, Guadalupe Victoria II, Independencia, Lázaro Cárdenas II, Manuel Ávila Camacho, Nuevo Pemex I, Nuevo Pemex II, Nuevo Pemex III, Nuevo Pemex IV, Plan de Guadalupe, Quetzalcóatl, Reforma, Revolución, Sebastián Lerdo de Tejada, Tolteca y 18 de Marzo.

ARMAMEX

Sus buques son: Navado, Paricutín, Popocatépetl y Xitle.

El tonelaje de este tipo de buques asciende a 379,758 toneladas de registro bruto.

En segundo lugar encontramos los buques gaseros propiedad de Petróleos Mexicanos. De este tipo de buques existen 8 unidades denominadas: Ahkatún, Cantarell, Emiliano Zapata, José Colomo, Mariano Escobedo, Monterrey, Nuevo Laredo y Reynosa.

El tonelaje de estos barcos suma 182,450 toneladas de registro bruto.

En tercer lugar se encuentran los buques tanque químicos, de los que hay seis unidades. La propiedad de estos barcos corresponde a:

PETROLEOS MEXICANOS

Con los buques: Bacab, Chac y Vicente Guerrero.

NAVIMIN

Con los buques: Otapan y Teoatl.

TRANSPORTACION MARITIMA MEXICANA

Con el buque Uxmal.

El tonelaje total de este tipo de buques es de 75,514 toneladas de registro bruto.

En lo que respecta a buques cargueros polivalentes, tenemos 3 unidades denominadas Jalisco, Mérida y Sonora, todas propiedad de Transportación Marítima Mexicana, dichas embarcaciones suman 49,322 toneladas de registro bruto.

Por su parte en cuanto a buques frigoríficos, solamente existen 2 denominados Karen y Valeria, ambos propiedad de la empresa Frigoríficos Marítimos, S.A., dichos barcos tienen 5,950 toneladas de registro bruto.

Existe un buque carguero común denominado Náuticas México de 12,094 toneladas de registro bruto, propiedad del Fideicomiso de Escuelas Náuticas de la Dirección General de Marina Mercante, con equipo para la educación náutica, de ahí que sea un verdadero buque-escuela

Dentro de la flota mexicana existen dos buques rampa porta vehículos (Roll on-Roll off) de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominados Loreto y Guaycura que suman 7,602 toneladas de registro bruto.

Finalmente, tenemos 5 transbordadores de la Dirección General de Servicio de Transbordadores, dependiente de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, denominados: Azteca, Benito Juárez, Coromuel, Puerto Vallarta y Setra III, que en conjunto ascienden a 25,234 toneladas de registro bruto.

Hasta aquí hemos visto que en realidad, la mayor parte de la flota mercante mexicana, es de propiedad estatal, ya que representa el 86% de la totalidad.

Es pertinente aclarar, que hasta el 1o de enero de 1994, tal y como lo maneja el anuario del Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, nuestra flota estaba integrada por 53 embarcaciones y 819,862 toneladas de registro bruto, pero por desgracia, en la actualidad esta cifra ya no corresponde con la realidad, puesto que a partir de esa fecha se han dado de baja diversos buques de Petróleos Mexicanos como el Melchor Ocampo, el José María Morelos y otros más, asimismo ocurrió el hundimiento del Tabasco en abril de 1994, propiedad de Transportación Marítima Mexicana. No obstante lo anterior, en la relación de tipos de buques aportada, se intentó actualizar al máximo la integración de la flota nacional, permitiéndonos obtener una visión de las dimensiones y las características que la integran.

¹⁷ Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana. *La Marina Mercante Iberoamericana 1994*. Buenos Aires, 1994, p. 147 a 151.

3.1.4 La Flota Mercante bajo pabellón de libre registro.

Antes que nada debemos explicar en que consiste un pabellón de libre registro. Esta denominación que no ha prevalecido durante todo el tiempo en que ha existido este fenómeno, se ha ido transformando paulatinamente, de tal forma que anteriormente se le llamaba "pabellón de conveniencia", entendiéndose por esta expresión a "las banderas de aquellos países que permiten el registro de buques pertenecientes y controlados por extranjeros y que conceden otras facilidades a los mismos que hacen conveniente tal registro".¹⁸

Inicialmente los países que comenzaron a llevar a cabo esta práctica fueron Panamá, Liberia y Honduras en virtud de su liberal legislación respecto al abanderamiento de buques por extranjeros, por lo que se les llegó a denominar como pabellones "PANLIBHON",¹⁹ pero a medida de que otros países comenzaron a adoptar este tipo de registros tal denominación quedó olvidada.

Siguiendo la terminología francesa "pavillons de complaisance", llegó a hablarse de "pabellones de complacencia", y dependiendo del país que hacía la designación, es decir, si estaba a favor o en contra, las designaciones han sido más sutiles o peyorativas, incluyendo las de "pabellones de conveniencia" hasta "pabellones de necesidad".

Para efectos del presente trabajo hemos tomado la designación de "pabellón de libre registro" en virtud de que consideramos que va más acorde con las características de este fenómeno, el cual se origina al existir varios países que permiten la matriculación o registro de buques con un mínimo de requisitos, fuera del pago de un pequeño derecho para inscribir el buque en sus

¹⁸ Sobarzo, Loiza Alejandro. *Régimen Jurídico del Alta Mar*. Porrúa S.A., México, 1970. p. 184.

¹⁹ *Idem*

registros y permitirles enarbolar su bandera, es decir, no se exige una "relación auténtica" de la cual ya hemos hablado al abordar el tema de la nacionalidad.

Esta situación se ha visto reforzada por el elevado costo de la mano de obra imperante en los países desarrollados, lo cual ha alentado a muchas de las empresas armadoras de estos países a transferir parcialmente sus operaciones a aquellos países donde este costo es más barato.

La consecuencia de estos hechos ha sido el crecimiento de este tipo de flotas, lo que ha dado lugar a que la marina mercante mundial se encuentre actualmente dividida en flotas de libre registro, flotas nacionales o incluso flotas de registros internacionales o dobles registros, estos últimos consisten en que un país además de contar con su registro interno, establece otro paralelo a fin de captar tonelaje externo. En su mayor parte, los armadores del segundo registro, establecen una conexión real con el país de registro, pero sin cumplir con las leyes laborales o condiciones de trabajo del país del pabellón.²⁰

De acuerdo con datos de 1991, el 53% de la flota mundial se encontraba registrada en el país de residencia de sus propietarios efectivos, mientras que el 46.2% restante hacía uso de las banderas de libre registro. Este último porcentaje ha experimentado un crecimiento rápido y constante. En 1970, seis países, Liberia, Panamá, Singapur, Chipre, Somalia y Omán ofrecían el libre registro. Para 1993, el número de registros internacionales y libros registros ascendía a 36, existiendo varios más en proyecto.²¹

²⁰ Arellano, Melchor, "Marea Alta", *El Financiero*, Miércoles 7 de diciembre de 1994, p. 30.

²¹ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo, *El Transporte Marítimo en 1991.*, Nueva York, 1993, p. 99.

De conformidad con datos más recientes obtenidos al 31 de diciembre de 1993, el 49.6% del total de la flota mercante de los 35 principales países marítimos se encuentra bajo el pabellón de libre registro.²²

Como puede observarse las cifras revelan una tendencia cada vez mayor hacia los pabellones de libre registro, por lo que resulta interesante abundar un poco más acerca de cuales son las causas que alientan o que orillan a los armadores a registrar sus buques en esos países. A continuación analizaremos algunos de ellos:

LIBERIA. Se pagan U.S. \$ 150 anuales por registro de cada compañía que opere en el país. Existe una tabla de impuestos anuales por stock autorizado que, en orden decreciente, va de dos dólares a un décimo de centavo. En general, el costo de creación o incorporación de una empresa en Liberia es de U.S. \$ 713.50 (impuesto mínimo al capital \$ 100, derecho de servicio \$ 350, derecho por registro de agentes \$ 200, timbres y derechos notariales \$ 43.50, y otros).

No existen restricciones a la nacionalidad del capital. La operación del transporte marítimo no causa impuesto. Únicamente se paga un cargo anual de U.S. \$ 0.40 por tonelada neta.

No se tiene noticia de limitación alguna en cuanto a nacionalidad de los oficiales. Selectivamente se da validez a los certificados de habilidad de oficiales extranjeros.²³

PANAMÁ. Las compañías pagan un impuesto anual de U.S. \$150 por registro de sociedades. La ley panameña no exige un mínimo de capital para constituir una compañía, ni impone restricción alguna sobre la nacionalidad del

²² United Nations Conference of Trade and Development. *Review of Maritime Transport 1993*, Op. Cit. p. 25.

²³ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo. *Propuesta para un Programa Integral de la Industria del Transporte Marítimo*. Op. Cit., p. 22 y 30.

capital, en general, la constitución de una empresa tiene un costo de U.S.\$300 (U.S.\$150 de impuesto por registro y U.S.\$150 de cargos por el agente residente). Las empresas deben pagar el impuesto sobre la renta únicamente por sus actividades domésticas, las actividades internacionales no están sujetas a ningún impuesto aún cuando los contratos se suscriban en territorio panameño. El impuesto aplicable a las embarcaciones es de \$ 0.10 por tonelada de registro y de 350 a 3000 según el tipo de buque. Está garantizado que este impuesto anual no se incrementará durante 20 años. Si una nueva ley modificara el impuesto, sólo se aplicará a las naves que se registren después de que la ley entre en vigor o tras los 20 años de garantía.

Se exige un 10% de marinos de nacionalidad panameña o de extranjeros casados con nacionales o que tengan un hijo de madre panameña. No se precisa si los nacionales deben tener algún cargo en particular.²⁴

BAHAMAS: No se aplica ningún impuesto al ingreso o a las ganancias del capital. La operación de las empresas armadoras está completamente exenta. Las embarcaciones únicamente pagan un derecho anual por U.S. \$900 más una pequeña cantidad fija.

No existe ningún tipo de restricción respecto de la nacionalidad de los tripulantes.²⁵

CHIPRE: El registro de una compañía en Chipre como máximo puede realizarse en tres días, sin que se exija un mínimo de capital. Las empresas únicamente pagan como impuesto un 4.25% sobre sus ganancias netas. No existen impuestos sobre los dividendos distribuidos a los accionistas, ni sobre enajenación de acciones o de buques, ni sobre activos. Las embarcaciones pagan

²⁴ Ídem

²⁵ Ibidem. p. 23 y 30.

un derecho anual de U.S. \$100 más 0.26 a 0.40, por tonelada de registro bruto, según el tamaño del barco.

No hay restricción alguna en cuanto a la nacionalidad de los tripulantes. El personal extranjero está sujeto a un impuesto de 0 a 20% pero se les oxime de éste cuando prestan sus servicios fuera del territorio chipriota, que es el caso de los marinos.²⁶

Situándonos en el plano de nuestro país, hemos dicho anteriormente que según el Instituto de Estudios de la Marina Mercante Iberoamericana, en 1994 la flota mayor mexicana estuvo integrada por 53 embarcaciones, con un total de 819,862 toneladas de registro bruto, incluidos los barcos de Pemex. Sin embargo, existen 13 buques propiedad de mexicanos que operan bajo pabellón extranjero,²⁷ lo que representa que 163,577 toneladas de registro bruto se encuentren repartidas en países de pabellón de libre registro, principalmente en Panamá y en Liberia, gracias al entorno fiscal y laboral que les ofrecen esos países.

Esto es fácil comprenderlo si comparamos los requisitos antes apuntados que exigen Liberia y Panamá para el registro de buques con las pesadas cargas que impone México tales como: 2% al activo fijo, nula depreciación acelerada de buques; cero fondos libres de impuestos para reposición de flota; 10% a la importación de buques y refacciones; impuesto al Valor Agregado; impuesto Sobre la Renta; impuesto a la educación y varios más.²⁸

De todo lo anterior podemos concluir que la acelerada tendencia internacional hacia los pabellones de libre registro es producida por la falta de

²⁶ Ibidem, p 24 y 30

²⁷ La mayoría de estos buques pertenecen a Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V.

²⁸ Arellano, Melchor, "Marca Alta", *El Financiero*, Miércoles 7 de diciembre de 1994, p. 30

equilibrio existente entre los beneficios y aportaciones que la empresa marítima debe tener hacia el Estado, y la retribución de éste mediante impuestos flexibles y apoyos a la industria.

Para ello es necesario encontrar fórmulas que hagan atractivo a los armadores el registrar sus naves en su propio país, e incluso, regresen al pabellón nacional las embarcaciones que hayan salido. Tal fórmula parece haberla encontrado Noruega, que de 1980 a 1987 vió un decremento en su flota del 71% debido principalmente al "desbanderamiento", sin embargo, en los últimos cuatro años ha logrado estabilizarse e incluso, ha recuperado un 17.2% gracias a la creación del Registro Internacional Noruego de Buques, que como ya se ha dicho no es más que un segundo registro que establece una conexión real con el país de registro pero sin la necesidad de cumplir con todas las exigencias laborales y fiscales.

Finalmente, sea cual sea la fórmula para nuestro país, no cabe duda que si queremos que cese la salida de tonelaje a pabellones de libre registro, es necesario encontrar ese punto de equilibrio en el cual el Gobierno brinde amplios apoyos a la marina de exportación o bien subvenciones directas, implementando una política de flexibilización laboral y fiscal, y por otro lado, los beneficios que las empresas armadoras mexicanas traerán consigo se verán traducidos mediante un moderado pero constante ingreso al Estado de carácter tributario, una aportación de divisas importante, producto de los fletes del comercio internacional, un aumento paulatino de las dimensiones de nuestra flota y una apertura de fuentes de trabajo.

3.1.5 El Transporte Terrestre como principal competidor de las Empresas Marítimas.

La necesidad de los productores de hacer llegar sus productos a los centros de consumo y a los mercados internacionales es una realidad incontestable, y ante la falta de un transporte marítimo rápido y eficiente se han visto en la necesidad de recurrir al transporte terrestre, el cual se ha convertido en el principal competidor de las empresas marítimas.

Esto se debe fundamentalmente a que las empresas de autotransporte de carga han logrado un desarrollo enorme gracias al apoyo fiscal que tradicionalmente se les ha concedido a través de subsidios y, actualmente gozan de un régimen fiscal simplificado, lo que les ha permitido absorber prácticamente todo el comercio que se genera con los Estados Unidos.

Resulta interesante saber que hasta 1991 el volumen de carga transportada por vía marítima apenas llegó al 28% con exclusión del petróleo, mientras que el transporte carretero ocupó el primer lugar en carga transportada.

CARGA OPERADA POR DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE²⁹

AÑO	CARRETERO	FF CC	AEREO	MARITIMO	%	TOTAL
1985	293,409	73,091	66	126,839	26	493,425
1986	260,559	63,384	82	119,000	25	476,025
1987	296,088	66,843	61	127,770	26	490,782
1988	298,870	57,373	63	133,474	27	498,780

²⁹ Fuente: Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo con base en datos del Anuario Estadístico de los Estados Unidos Mexicanos, 1992, elaborado por el INEGI. Las cantidades se encuentran expresadas en miles de toneladas.

1989	309,803	55,279	61	133,058	27	498,219
1990	314,675	51,562	63	142,009	28	608,309
1991	327,773	46,862	61	146,230	28	520,940

El hecho de que la industria del autotransporte de carga tenga un desarrollo tan importante es benéfico para nuestro país, el problema radica en que las condiciones de competencia no son equitativas para uno y otro medio, pues no puede compararse el costo de adquisición, operación y mantenimiento de un buque con el de una flotilla de camiones. Para comprender mejor el entorno de cada industria basta con hacer las siguientes comparaciones:

CUADRO COMPARATIVO DE LAS EMPRESAS MARITIMAS Y DE AUTOTRANSPORTE³⁰

	MARITIMAS	AUTOTRANSPORTE
NUMERO DE EMPRESAS	390	4,456
ACTIVOS FIJOS NETOS TOTALES	4'652.637.8	3'080.066.9
INGRESOS TOTALES	1'089.369.9	2'975.324.6
INSUMOS TOTALES	770.760.7	761.297.1

Como puede apreciarse las cifras carecen de toda proporción, pues el número de empresas marítimas equivale a una onceava parte del número de

³⁰ La información sobre el cuadro que se presenta se obtuvo en la Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, con base en datos del XI Censo de Transporte y Comunicaciones, INEGI, Aguascalientes, 1989. Las cifras se proporcionan en millones de pesos. Datos de 1988

empresas de autotransporte, sin embargo, los activos fijos totales, así como los insumos son superiores en las empresas de transporte marítimo.

Ahora bien, en tratándose de contratación de personal, el autotransporte de carga genera más empleos directos, no obstante que la cantidad por conceptos de sueldos y salarios es menor que en el transporte marítimo, ya que en éste se requiere de personal con una mayor capacidad y calificación y por lo tanto perciben salarios más elevados. Lo anterior sin contemplar los empleos indirectos que generan las empresas marítimas, con lo que se eleva aún más el total de salarios.

La industria del transporte marítimo consumió en 1988 insumos por 770,760.7 millones de pesos. El autotransporte de carga erogó por ese concepto 761,297.1 millones en el mismo año. Las cantidades parecieran muy similares, pero no lo son, si se toma en cuenta que las empresas en el transporte marítimo fueron únicamente 390 frente a las 4,456 del autotransporte de carga.¹¹

A pesar del gran desarrollo de la industria del autotransporte de carga, no debe perderse de vista las limitaciones que presenta ya que la tendencia internacional apunta hacia el intercambio comercial a mercados cada vez más distantes, por lo que la única alternativa por la gran capacidad de carga, la constante modernización técnica y el factible bajo costo del flete, la ofrecen las empresas marítimas mediante sus buques. Ello sin olvidar que incluso en el cabotaje, el servicio marítimo es más barato que en el autotransporte.

Por ello es importante impulsar el desarrollo de empresas armadoras proporcionándoles un marco legal y fiscal similar al de sus competidores, para que en vez de que el autotransporte de carga sea visto como un competidor

¹¹ Cámara Nacional de la Industria del Transporte Marítimo, *Propuesta de Desarrollo para las Empresas Navieras Mexicanas*. Op. Cit., p. 14

más, lo sea como un aliado estratégico en el proceso de transportación de mercancías, logrando con esto un eficiente sistema de Transporte Multimodal como el que prevalece en las potencias marítimas más avanzadas.

3.2 EL PAPEL FUNDAMENTAL QUE DESEMPEÑA PETROLEOS MEXICANOS COMO EMPRESA ARMADORA EN EL DESARROLLO DE LA MARINA MERCANTE NACIONAL.

Definitivamente, Petróleos Mexicanos es la empresa estatal de mayor importancia en México, toda vez que tiene a su cargo el manejo inherente al petróleo y sus derivados, desde la exploración, explotación, refinación y distribución, actividad que constituye un auténtico monopolio, pero que por disposición Constitucional recibe el nombre de actividad reservada para el Estado.

Esta actividad ha propiciado la necesidad de que PEMEX cuente con una flota propia para cubrir las necesidades de transporte marítimo y fluvial de petróleo e hidrocarburos, haciéndolos llegar de los centros de producción a los centros de consumo, fundamentalmente en nuestro país.

El origen de la flota es tan antiguo como el de Petróleos Mexicanos, pues como consecuencia del Decreto de Expropiación del 18 de marzo de 1938, dentro de las compañías petroleras expropiadas se encontraban la Naviera San Cristóbal, Naviera San Ricardo y la Compañía Mexicana de Vapores San Antonio, S.A., cuyos bienes pasaron al Consejo Administrativo del Petróleo que substituyó a las empresas expropiadas el 19 de marzo del mismo año; posteriormente, al crearse Petróleos Mexicanos, este Consejo desapareció.

Las compañías San Cristóbal y San Ricardo, que manejaban los asuntos marítimos de la Compañía Mexicana del Petróleo El Águila, subsidiaria de la Standard Oil Company, entregaron al patrimonio nacional las siguientes embarcaciones:

Un buque tanque llamado "San Ricardo" al que posteriormente se le denominó el "18 de Marzo"; tres remolcadores: "Cernícalo", "Coloso" y "Pelicano" a los que se les designó como Pemex I, a III respectivamente; un buque motor de carga de 120 toneladas que se llamaba "Único" y luego se le denominó como "Pemex V". Además una draga fija que se conocía como "San Cristóbal" y posteriormente como "Draga Pemex"; así como veinte chalanes y veinte lanchas con motor.

Toda esta flota ya en 1938 tenía en promedio veinticinco años de servicio, y con estas escasas unidades nació la flota petrolera.¹²

Posteriormente, de 1938 a 1940 y en virtud de el aumento en las necesidades de abasto a puertos del Golfo de México, se fueron adquiriendo diversos buques tanque como el "Cuauhtémoc", antes "Amolco", el "Tampico", "Cerro Azul", "Juan Casiano", "Cacalilao", "Veracruz", "Azteca", "Tamaulipas", "Furbero" y "Totoco", éstos dos últimos se perdieron en acciones de la Segunda Guerra Mundial.

En 1941, para abastecimiento de productos del petróleo durante la Segunda Conflagración Mundial, el entonces presidente Gral. Manuel Ávila Camacho, ejerce el derecho Internacional de Angaria sobre diez buques tanque y tres buques de pasaje y carga de banderas italiana, francesa y alemana, los cuales se encontraban refugiados en los Puertos de Tampico, Veracruz y Coatzacoalcos, siendo así como ingresan a la flota de Pemex el tristemente célebre buque tanque "Potrero del Llano", hundido el 13 de mayo de 1942 en costas norteamericanas; el "Amatlán", "Tuxpan", "Choapas", "Faja de Oro", "Minatitlán", "Poza Rica", "Pánuco", "Ebano" y el "Potrero del Llano II".

¹² Petróleos Mexicanos. *Transporte Marítimo y Administración Portuaria en Petróleos Mexicanos.*, México, 1988, p. 17. Adicionado con informes obtenidos en la Gerencia de Transportación Marítima.

Al final de la Guerra, en 1945 se adquirieron los remolcadores "Pemex XI", "Pemex XIV" y el "Pemex XV".

De 1950 a 1965 se adquirieron diversos buques tanque, cargueros y remolcadores todos ellos usados, a excepción del "Presidente Miguel Alemán" el cual fue construido en España y se adquirió nuevo, así como el "General Lázaro Cárdenas" que se ordenó a un astillero italiano pero fue entregado hasta concluir la guerra, este buque fue el primer "General Lázaro Cárdenas".

A partir del año de 1966 la integración de la flota de PEMEX toma un giro importante, pues a partir de ese momento, la mayoría de las embarcaciones se mandaron construir exprofeso, en astilleros de diversos países como Japón, Inglaterra, Holanda, Noruega, Italia, España y México, de tal suerte que en ese mismo año y en el siguiente se construyeron catorce buques tanque convencionales denominados: "Plan de Guadalupe", "Plan de Ayutla", "Plan de Ayala", "Plan de San Luis", "Alvaro Obregón", "Melchor Ocampo", "Francisco I. Madero", "José María Morelos", "Benito Juárez", "Venustiano Carranza", "Plutarco Elías Calles", "Miguel Hidalgo", "Cuauhtémoc", el petroquímico "Vicente Guerrero", y los buques tanque gaseros "Mariano Escobedo" y "Emiliano Zapata".

En 1972, se construyeron para PEMEX en Holanda seis buques cisterna más que son: "Manuel Ávila Camacho", "Francisco J. Mújica", "Mariano Moctezuma", "Independencia", "Reforma" y "Revolución".

En 1976 se adquirieron los buques tanque petroquímicos gemelos "Chac" y "Bacab", así como los convencionales nuevos "Sebastián Lerdo de Tejada" y "18 de Marzo". En ese mismo año se construyeron también dos buques tanque convencionales gemelos "Tolteca" y "Quetzalcóatl".

En 1980 se recibieron los buques tanque gaseros con muy poco uso "José Colomo", y "Nuevo Laredo", dedicados al transporte de amoníaco.

Entre 1980 y 1983 se adquirieron los buques tanque "Reynosa", "Monterrey", "Ahkatún" y "Cantarell". En 1980 también se firmó un contrato con los astilleros españoles Sestao, para la construcción de dos buques tanque que actualmente llevan los nombres de "Lázaro Cárdenas II", que es en realidad el tercer "Lázaro Cárdenas" y "Guadalupe Victoria II", buques que dieron paso para construir en Veracruz cuatro más de las mismas características, registrados con los nombres de "Nuevo Pemex I", "Nuevo Pemex II", "Nuevo Pemex III" y "Nuevo Pemex IV".

El 31 de diciembre de 1987 se recibió el buque de protección ecológica "Ecopemex", construido en Alemania Federal; de este buque solo hay otros dos en el mundo, pertenecientes al Gobierno Alemán.

Actualmente PEMEX cuenta dentro de su flota mayor con 27 buques, que representan un total de 591,310 toneladas de registro bruto, además de 118 embarcaciones de flota menor como son: el "Ecopemex", remolcadores, grúas flotantes, buques contraincendio, lanchas de pasaje, un abastecedor, amarradoras, empujadoras, chalanas, etc.

Como puede deducirse, el papel que desempeña Petróleos Mexicanos dentro de la Marina Mercante Nacional, es decisivo, pues representa la mayor parte del tonelaje nacional, ya que por razones obvias, por ser una empresa estatal, el 100 por ciento de su tonelaje se encuentra bajo pabellón nacional, pero además contribuye a las demás esferas que integran la Marina Mercante, pues interviene en la operación, mantenimiento y desarrollo de los principales puertos petroleros del país como son: Pajaritos, Ciudad Madero, Dos Bocas, Salina Cruz, Tuxpan y las terminales de Progreso, Lázaro Cárdenas, Rosarito y Veracruz. En aspectos de mantenimiento interviene en La Paz, Topolobampo, Mazatlán, Manzanillo, Acapulco, La Libertad y Santa Rosalía.

Cuenta con un taller de reparaciones navales en la margen derecha del Pánuco, en Ciudad Madero, donde pueden atenderse barcos de hasta 55.000 toneladas de peso muerto, contándose allí con un dique seco de 250 por 40.30 metros y un dique flotante de 850 toneladas de poder de levante.

Petróleos Mexicanos también opera una red de radares localizados en Coatzacoalcos, Dos Bocas, Plataforma Eco y Plataforma Ixtoc, y en Cayo Arcas para control de tráfico marino, cubriendo 10.000 kilómetros cuadrados, una de las más importantes en su tipo a nivel mundial.

Toda esta infraestructura marítimo-portuaria se traduce en miles de plazas para personal de diversas categorías, es decir, trabajadores embarcados, de los cuales entre oficiales y no oficiales PEMEX ocupa a 1.535 hombres; así como aquellos que realizan trabajo en tierra, sea en oficinas, puertos, talleres, etc. de los cuales ocupa a 5.759 personas, cifra importantísima, si tomamos en cuenta el enorme número de desempleo que existe para las personas relacionadas con esta industria, llegando a 85% el personal egresado de las diferentes escuelas náuticas que carece de empleo.

No debe olvidarse dentro de la importancia que tiene PEMEX en la Marina Mercante Mexicana, el hecho de que al poseer una flota propia, contribuye al ahorro de divisas que en otras circunstancias tendría que erogar el gobierno por concepto de fletes para movilizar el petróleo a aquellos lugares en que se requiere, pues como es común en el medio, este tipo de operaciones se realizan en dólares.

No obstante la importancia de la flota de Petróleos Mexicanos, por desgracia no ha quedado fuera de la situación que prevalece en la Marina Mercante Nacional, ya que desde hace más de un sexenio que no se le ha dado el apoyo o impulso necesario para continuar creciendo. Esto ha repercutido directamente en la eficacia de la flota, que al carecer de unidades nuevas, ha

umentado considerablemente su antigüedad, contando actualmente con dieciocho años en promedio, cuando la Organización Marítima Internacional tiene un máximo permitido de quince años.

Por otra parte la demanda en el transporte de petróleo e hidrocarburos se ha incrementado, por lo que la flota de PEMEX resulta insuficiente, y ante la inexistencia de un adecuado programa de renovación de la flota, el tonelaje actual ya no basta, razón por la que se recurre al fletamento de buques tanque como complemento.

De tal suerte que a la flota actual de veintisiete buques se suman otros nueve más propiedad de diferentes armadores como son: Transportación Marítima Mexicana (Montealbán, Dynamic Express, Anáhuac, Uxmal); Armamex (Nevado, Paricutín y Xitle); así como otras empresas extranjeras (Actinia, Silver Eagle), quedando abierta la posibilidad de contratar buques de algunas otras empresas en cualquier momento de acuerdo con las necesidades imperantes.

El hecho de que en PEMEX se recurra al fletamento de buques, puede ser observado desde dos puntos de vista, uno de ellos, que podría considerarse sano para la Marina Mercante, al brindar oportunidades de trabajo para el resto de los armadores nacionales, quienes tienen la posibilidad de ofrecer sus buques para cubrir una necesidad determinada de transporte en PEMEX. Sin embargo, muchas de esas oportunidades quedan en manos de armadores extranjeros, que ofrecen a veces buques de superior calidad. Lo cierto es que en mi opinión, Petróleos Mexicanos debe mirar hacia su flota y adquirir embarcaciones nuevas que le permitan la autosuficiencia, y de este modo tener una visión como empresa, hacia un objetivo común, para que su flota sea indiscutiblemente rentable cien por ciento.

Para concluir este apartado, es oportuno destacar que a pesar de que Petróleos Mexicanos presenta un déficit en su flota de aproximadamente

400,000 toneladas, ha cumplido con su función de transporte de hidrocarburos en tráfico de cabotaje y gran cabotaje principalmente, y del 1o de enero al 31 de diciembre de 1994, su flota transportó 127'790,000 barriles en los diversos tráficos, navegando 1'111,140 millas marinas, uniendo así puertos nacionales y extranjeros. Además dentro de las marinas estatales latinoamericanas, la flota de PEMEX se encuentra colocada en un segundo lugar por su número de unidades y tonelaje, siendo solamente superada por Petrobras de Brasil.¹³

3.2.1 Pemex como principal Empresa Armadora en México.

Petróleos Mexicanos al poseer la flota más grande del país, con pabellón nacional, se ha posicionado como la empresa armadora más importante en México, por lo que su operación y funcionamiento se ha vuelto bastante complejo.

Una vez que hemos realizado una breve exposición de la evolución de la flota, comentaremos ahora sobre su operación. La flota de Petróleos Mexicanos, como ya se ha precisado, cubre las necesidades de la demanda nacional en primer término y, en segundo cubre las necesidades de exportación y en algunas ocasiones de importación; esto ocurre porque en la mayoría de las veces el producto es recogido directamente en nuestro país por buques del país comprador, o en el caso de importación, también el país de origen del producto lo hace llegar a puertos nacionales con su propia flota.

Los productos que transporta son negros, refinados, aromáticos y petroquímicos, efectuando sus operaciones en puertos del Golfo y del Pacífico y

¹³ La información obtenida para la elaboración de este apartado procede de la Gerencia de Transporte Marítimo de Petróleos Mexicanos, ubicada en el Puerto de Veracruz.

en los descargaderos en mar adentro en Rosarito, Baja California y Tuxpan, Veracruz, así como en dos monoboyas universales en Tuxpan, una monoboya más frente a Salina Cruz, Oaxaca y otra monoboya frente a Rosarito, Baja California; el principal centro abastecedor de la flota en servicio de cabotaje en el Golfo de México es Pajaritos, Veracruz, en donde se carga parte de la flota para transportarse a distintos puertos del mismo Golfo en nuestro territorio y al extranjero en viajes de exportación.

Dentro de los productos que se importan se encuentra un combustible ecológico que se utiliza en las plantas termoeléctricas, gasolina y otros petroquímicos.

De Minatitlán parte un poliducto para Salina Cruz, Oaxaca, que es el principal centro embarcador del Pacífico, de donde son transportados los productos a todos los puertos del Pacífico y a Rosarito.

En servicio de gran cabotaje los buques de Pemex hacen viajes del Golfo al Pacífico o del Pacífico al Golfo a través del Canal de Panamá, dichas naves llegan en viajes de exportación a puertos estadounidenses del Golfo y del Pacífico o incluso la flota tiene la capacidad de viajar a cualquier puerto del mundo, sin embargo este tipo de travesías en últimas fechas se realizan esporádicamente.¹⁴

Las rutas que siguen los buques de PEMEX son determinadas por las necesidades de transporte que presenta la empresa, por lo que en cualquier momento un buque que venía realizando tráfico de cabotaje puede salir de su ruta para incursionar en un viaje de altura.

Entremos ahora a analizar como se compone la estructura que integra la empresa marítima de Petróleos Mexicanos.

¹⁴ Petróleos Mexicanos, *Op. Cit.* p. 29

En primer lugar, debemos decir que todo lo relativo al transporte de hidrocarburos por vía marítima y fluvial se encuentra a cargo de la Gerencia de Transportación Marítima que se localiza en el Puerto de Veracruz, la cual depende del área de Refinación. Esta Gerencia es la cabeza de lo que podríamos llamar la Empresa Armadora de PEMEX y tiene a su cargo todas las funciones de dirección, manejo y administración general de la flota, por lo que es la principal autoridad interna.

La Gerencia se encuentra apoyada por tres departamentos: la Ayudantía Técnica que se encarga de organizar los compromisos y agenda de la Gerencia, similar a lo que en la Administración Pública se conoce como Secretaría Particular; por otro lado está la Unidad de Control y Evaluación cuya función básicamente se encuentra relacionada con los concursos y licitaciones públicas y, finalmente la Superintendencia General de Apoyo Técnico, que realiza funciones relevantes para el desempeño de la flota pues coordina otras áreas o departamentos que se encargan del apoyo y contratación de Agencias Marítimas extranjeras, así como la normatividad fiscal en relación a puertos, es decir, los derechos y demás erogaciones portuarias, maneja el control de publicaciones técnicas y adquisición de leyes extranjeras y, todo lo relativo a los seguros, los cuales son indispensables para cualquier empresa armadora, ya que los permite protegerse ante eventualidades, así como recuperar sumas considerables por concepto de reclamaciones.

La Gerencia de Transportación Marítima está dividida en tres grandes subgerencias y un departamento que a continuación se detallan:

DEPARTAMENTO O AREA DE APOYO ADMINISTRATIVO.

Esta área no es exclusiva de las empresas armadoras, sino que es una área propia de cualquier organización empresarial y su función está directamente

vinculada con el manejo y relaciones con el personal, así como con el manejo y administración de los recursos financieros, por lo que está integrada por una área de Recursos Humanos, de Relaciones Laborales, de Recursos Financieros, Programación y Presupuestos, Contabilidad, Informática, Compras, etc.

SUBGERENCIA DE TRAFICO Y OPERACION.

Esta área es una de las más importantes y propias de cualquier armadora, pues se encarga de que se lleve a cabo adecuadamente el objetivo de la empresa, es decir, la transportación marítima. Se integra por:

Superintendencia General de Programación y Evaluación.- Se encarga de programar los buques que habrán de transportar productos de manera que sean utilizados en forma más provechosa. Sus departamentos son:

Departamento de Evaluación de Movimientos de Crudo y Derivados.

Departamento de Programación de Movimientos.

Superintendencia General de Control de Operaciones.- Vigila y controla la actividad diaria de cada buque, para lo cual elabora cada día un reporte del estado y operación que realizan los barcos. También coordina las operaciones portuarias y determina los costos de operación de embarcaciones. Sus departamentos son:

Departamento de Operación Marítima de Crudo y Derivados.

Departamento de Operación Portuaria.

Departamento de Costos de Operación de Embarcaciones.

Superintendencia General de Control de Calidad.- Supervisa que los productos presenten en todo momento las especificaciones requeridas.

Superintendencia General de Seguridad y Protección Ambiental.- Vigila que se cumplan con las normas de seguridad a bordo de los buques para prevenir accidentes, así como que se lleven a cabo las disposiciones tanto nacionales como internacionales para la protección del medio ambiente, a bordo de los barcos y en las instalaciones portuarias. Sus departamentos son:

Departamento de Seguridad Naval.

Departamento de Seguridad Portuaria y Protección Ambiental.

SUBGERENCIA DE MANTENIMIENTO PORTUARIO.

Aquí se encargan de todo lo relativo a los puertos petroleros que hemos mencionado anteriormente, en relación con su desarrollo y mantenimiento. Las áreas que integran esta subgerencia son las siguientes:

Superintendencia General de Mantenimiento a Instalaciones Portuarias. Como su nombre lo indica en esta área se tiene la responsabilidad de conservar los puertos en óptimas condiciones, dando mantenimiento a los equipos eléctricos y mecánicos, así como a los tanques y sistemas de control de medición. Sus departamentos son:

Departamento de Mantenimiento a Equipos Eléctricos

Departamento de Mantenimiento a Equipos Mecánicos

Departamento de Mantenimiento a Tanques y Líneas

Departamento de Sistemas de Control de Medición.

Superintendencia General de Mantenimiento a Instalaciones Costa afuera y Dragado. En esta superintendencia se encargan de mantener en buen funcionamiento instalaciones tales como boyas, cabos, etc. que son indispensables para la carga y descarga de los buques, así como para el apoyo a

los mismos. También se supervisa que los puertos conserven la profundidad necesaria realizando operaciones de dragado y la señalización requerida. Sus departamentos son:

Departamento de Mantenimiento de Instalaciones Costa afuera

Departamento de Dragado y Señalamiento Marítimo

Departamento de Control de Volumen de Obra.

Superintendencia General de Ingeniería y Desarrollo Portuario. Aquí se estudian y proyectan todas las obras necesarias para los puertos. Sus departamentos son:

Departamento de Ingeniería y Desarrollo Portuario

Departamento de Control de Obras y Proyectos.

SUBGERENCIA DE MANTENIMIENTO NAVAL.

Esta Subgerencia tiene a su cargo la responsabilidad de que los buques funcionen adecuadamente, para lo cual se hacen inspecciones periódicas que tienen por objeto determinar si al buque le hace falta algún tipo de mantenimiento preventivo o correctivo. La función de esta Subgerencia es muy importante porque del buen estado de las naves depende su mejor clasificación y un menor costo de las primas de seguros. También cuenta con un departamento de Ingeniería Naval en donde se proyectan las correcciones o modificaciones que necesitan los buques, o incluso pueden diseñarse de acuerdo a las necesidades de la empresa. Las Superintendencias que conforman esta Subgerencia son:

Superintendencia General de Inspección y Mantenimiento Naval. Esta se encarga, como su nombre lo dice, de realizar las inspecciones y cuidar el estado

de los buques, de acuerdo al tipo de nave de que se trate. Sus departamentos son:

Departamento de Inspección y Mantenimiento a Buques Tanque Gaseros

Departamento de Inspección y Mantenimiento a Buques Tanque
Petroquímicos

Departamento de Mantenimiento de Equipos Eléctricos.

Superintendencia General de Mantenimiento Naval. En esta área se realizan las mismas funciones que en la Superintendencia anterior, pero para los buques tanque convencionales, así como a la flota menor misma que se integra por 118 unidades entre remolcadores, grúas flotantes, lanchas, chalanes, etc. Sus departamentos son:

Departamento de Inspección y Mantenimiento a Buques Tanque
Convencionales

Departamento de Flota Menor.

Superintendencia General de Planeación e Ingeniería Naval. En esta área se encuentran los ingenieros navales que se encargan de diseñar los proyectos sobre modificaciones para los buques, así como evalúan las obras realizadas. Sus departamentos son:

Departamento de Planeación y Evaluación

Departamento de Ingeniería Naval.³⁵

³⁵ La información de la organización interna de la Gerencia de Transportación Marítima de Petróleos Mexicanos, se obtuvo en el Departamento de Recursos Humanos y Organización de la propia Gerencia.

Como puede observarse, el conjunto de áreas y departamentos que componen la Gerencia de Transportación Marítima de PEMEX es bastante compleja y, a diferencia de la organización que hemos estudiado en el capítulo anterior, nos presenta peculiaridades muy propias de una empresa dedicada a un transporte muy especializado, o sea el de hidrocarburos, el cual obliga de igual forma a conformar una flota de buques con características especiales para manejar este tipo de cargas.

Esta flota por ser la más importante en México tanto por el número de unidades que la componen, así como por el tonelaje que representa, consideramos que es conveniente conocerla un poco más a fondo a efecto de obtener un panorama sobre su integración actual. Para ello a continuación se enlista cada uno de los buques que se encuentran en servicio activo.³⁶

³⁶ Petróleos Mexicanos, *Op Cit* p 168 Actualizado con informes obtenidos en la Gerencia de Transportación Marítima de Petróleos Mexicanos

NOMBRE	TIPO	AÑO DE CONSTRUCCIÓN	PAIS DE CONSTRUCCIÓN	TRB	CAPACIDAD EN BARRILES
Plan de Guadalupe	CN	1967	Japón	12,763	157,012
Vicente Guerrero	PQ	1967	Japón	5,780	54,537
Mariano Escobedo	G	1967	Inglaterra	7,992	72,472
Emiliano Zapata	G	1970	Inglaterra	2,841	20,834
Manuel A. Comacho	CL	1973	Holanda	14,749	178,120
Francisco J. Múgica	CL	1973	Holanda	14,744	178,120
Independencia	CL	1974	Holanda	14,750	178,120
Reforma	CN	1974	Holanda	14,750	178,120
Revolución	CN	1975	Holanda	14,750	178,120
Sebastián L. de Tejada	CN	1976	Noruega	31,828	344,332
18 de Marzo	CN	1977	Noruega	31,832	322,000
Chac	CL	1976	Noruega	18,791	216,000
Bacab	CL	1976	Noruega	18,650	216,000
Nuevo Laredo	G	1978	Francia	16,404	140,140
José Colomo	CL	1981	Noruega	15,819	147,941
Tolteca	CN	1978	Italia	27,754	217,200
Quetzalcóatl	CN	1979	Italia	27,759	217,200
Monterrey	G	1979	Francia	34,568	335,875
Reynosa	G	1979	Francia	34,568	335,875
Cantarell	G	1980	Bélgica	35,129	359,199
Akkatún	G	1980	Bélgica	35,129	359,199
Lázaro Cárdenas II	CL	1983	España	26,660	309,466
Guadalupe Victoria II	CL	1983	España	26,660	309,466
Nuevo Pemex I	CN	1987	México	26,660	309,466
Nuevo Pemex II	CL	1988	México	26,660	309,466
Nuevo Pemex III	CL	1989	México	26,660	309,466
Nuevo Pemex IV	CL	1990	México	26,660	309,466

CL Convencional para Destilados Limpios: Nova, Diesel, Tractomex, Turbosina, Etc.

CN Convencional para Negros: Crudos, Combustibles, etc.

PQ Petroquímico para Aromáticos: Benceno, Tolueno, Ciclohexano, etc.

G Gasero: LPG, Amónico, etc.

El anterior listado nos confirma que PEMEX posee el mayor tonelaje en México, pues sus 27 barcos en servicio activo representan 591,310 toneladas de registro bruto, sin embargo, destaca la avanzada edad, que se aproxima a los 18 años en promedio y que en los próximos meses aumentará considerablemente ya que existen buques que a la fecha cuentan con 28 años de servicio, por lo que serán desincorporados de la flota de un momento a otro debido a que su operación resulta ineficiente.³⁷

En cuanto a los planes a futuro de PEMEX en lo que a transportación marítima se refiere, éstos no parecen estar muy claros, pero por la tendencia observada en el último sexenio, el programa de sustitución de la flota estará cimentado, como hasta ahora en el fletamento de buques a armadores privados nacionales o extranjeros, situación que como hemos comentado no consideramos acertada, ya que lo que debe buscar Petróleos Mexicanos es la unificación de sus intereses y, en la mayoría de los casos, los intereses de una empresa privada no son acordes con los objetivos de PEMEX, menos aún en tratándose de armadores extranjeros.

Lo cierto es que si no se moderniza la flota adquiriendo nuevas embarcaciones especialmente diseñadas para las necesidades de transportación de Petróleos Mexicanos, mediante un programa bien trazado de sustitución parcial, implementado por las personas que se encuentran directamente involucradas con la operación de la misma, y que conocen cuales son las necesidades mediatas e inmediatas, en unos cuantos años la mayoría de los buques que navegan hoy, serán totalmente obsoletos y no podrán cumplir con las disposiciones mínimas de seguridad establecidas por los organismos

³⁷ La información obtenida para la elaboración de este apartado procede de la Gerencia de Transporte Marítimo de Petróleos Mexicanos, ubicada en el Puerto de Veracruz.

internacionales, quedando entonces en peligro la existencia misma de la flota, así como de todas aquellas ventajas que representa para el país el poseerla.

3.3 PERSPECTIVAS DE DESARROLLO DE LAS EMPRESAS MARITIMAS MEXICANAS.

Hemos conocido a lo largo del presente trabajo qué son y cuáles son las *empresas marítimas mexicanas*, así como su papel dentro de la Marina Mercante Nacional. Pretendemos ahora determinar sus perspectivas de desarrollo, a partir de lo que hemos conocido hasta este punto, pero para ello es necesario retomar la posición y el estado que guardan actualmente en nuestra Marina Mercante.

Desgraciadamente, tal y como hemos venido reiterando, la Marina Mercante Mexicana enfrenta la peor crisis de su historia, a pesar de que a finales de 1993 y principios de 1994 se intentó llevar a cabo una serie de cambios dentro del sector, lo que trajo como consecuencia nuestra actual Ley de Navegación, que si bien no resultó lo que se esperaba, sí demuestra que hubo conciencia de la necesidad de revisar y actualizar nuestro obsoleto marco legal.

Sin embargo, los problemas continúan y hasta el momento no se han presentado soluciones reales, tal vez, debido al gran desconocimiento por parte del grueso de nuestra sociedad de la importancia que reviste para cualquier Estado, el poseer una Marina Mercante eficiente.

El franco abandono del sector marítimo del país por parte de las autoridades, ha colocado a las *empresas marítimas mexicanas* en una posición tan difícil que, hablar de las perspectivas de desarrollo es una labor complicada si recordamos que ésta actividad es considerada de "alto riesgo" y que para que cualquier inversionista se aventure a incursionar en el negocio marítimo requiere de las condiciones mínimas de seguridad y apoyos por parte del Gobierno Federal, que si bien existieron en otra época, actualmente son nulos.

Por lo tanto, las perspectivas de desarrollo, aunque pudiera pensarse que gracias al Tratado de Libre Comercio celebrado con los Estados Unidos y Canadá, se presentan como favorables debido al aumento de los intercambios comerciales, ésto es totalmente falso, ya que hasta el momento, el 92% del tráfico de altura lo realizan empresas extranjeras, lo que representa para nuestro país una fuga de aproximadamente 16 mil millones de dólares por concepto de pago de fletes a esas empresas.

En virtud de lo anterior, y de continuar las cosas como hasta el momento, con una serie de pesadas cargas fiscales sobre las empresas armadoras, como el impuesto del dos por ciento al activo fijo, el Impuesto al Valor Agregado, Impuesto Sobre la Renta; así como la carencia de estímulos directos, y los apoyos y exenciones a los astilleros e industrias afines y el nulo financiamiento de instituciones de banca especializada, etc., será imposible hablar de un desarrollo futuro de las pocas empresas con las que contamos actualmente, y por el contrario, aquellas que logren subsistir, por razones obvias registrarán todos sus buques bajo pabellones de libre registro.

Ello sin omitir comentar los problemas conexos que generaría la pérdida de nuestras armadoras, como son el desempleo de miles de personas que laboran tanto a bordo como en tierra, en las propias empresas marítimas y en aquellas que prestan servicios relacionados, el aumento considerable en el precio de los productos de importación y la disminución de las utilidades sobre los productos de exportación causado por el pago de fletes en dólares y muchos otros problemas que ya hemos comentado que terminarían con la absoluta dependencia económica de México en favor de otros países que, en su oportunidad, sí entendieron la importancia que reviste la protección y fomento de sus flotas.

CONCLUSIONES

De tal suerte que, si queremos hablar de un desarrollo de nuestras empresas marítimas, primero debemos empezar por reestructurar todo el marco normativo y de carácter fiscal que las regula, designar dentro de los órganos administrativos encargados de coordinar las actividades marítimas a personas con una amplia experiencia en el ramo y que conozcan a fondo la problemática existente, diseñar planes de financiamiento dentro de la banca de desarrollo para apoyar las inversiones para la adquisición, reparación y construcción de buques, reestructurar el sistema portuario mexicano y fomentar y promover la navegación de cabotaje.

Dentro de éste último aspecto es importante destacar que la mayor parte de la navegación de cabotaje la realizan compañías extranjeras, por lo que es prioritario vigilar que las leyes se cumplan, pues si bien es cierto que en el Artículo 34 de la Ley de Navegación vigente se permite este tipo de navegación a extranjeros mediante autorización de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y siempre y cuando exista reciprocidad en el país en que se encuentre registrada la embarcación, no menos cierto es que buques de diversos países, incluso los Estados Unidos, operan en nuestras costas realizando éste tipo de navegación cuando está expresamente prohibido por la legislación norteamericana que los buques de bandera extranjera realicen tráfico de cabotaje en sus costas, lo que significa que no existe reciprocidad y por lo tanto debería impedirlos.

En conclusión, una vez que logremos subsanar todos éstos problemas que venimos arrastrando, o por lo menos, que estemos en vías de lograrlo, entonces sí podremos comenzar a vislumbrar las extraordinarias perspectivas de crecimiento de las empresas marítimas en un país con enormes litorales y ubicado geográficamente en una zona idónea para convertirse en un Estado vanguardista en lo que a transporte marítimo se refiere.

Hemos realizado un estudio de la Empresa Marítima que comprende el análisis de sus elementos más básicos como es el caso del buque, con todas las características y peculiaridades que lo engloban, así como hemos precisado lo que debe entenderse por Empresa Marítima, enfatizando la organización teórica que la compone y describiendo los elementos personales y materiales que la forman, incluyendo desde luego, el estudio de las principales Empresas Armadoras mexicanas, con el objeto de darle un enfoque práctico al presente trabajo, considerando que no bastaba con recurrir a la teoría y al marco legal que las regula sino que además era necesario conocer la realidad imperante en el medio marítimo de México. En este sentido se pretendió destacar la importancia de la Empresa Armadora en el desarrollo de nuestra Marina Mercante, lo cual nos permitió conocer sus principales problemas y analizar sus perspectivas.

Como resultado del presente estudio y a partir de la información recopilada y sintetizada en ésta tesis, hemos llegado a las siguientes conclusiones.

En primer término debemos entender por Empresa Marítima al conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo.

Por naviero debe entenderse al propietario de un buque y por armador al que explota marítima y comercialmente el buque en la navegación.

Se señala esto en primer lugar porque representa un error injustificable de nuestra Ley de Navegación vigente el hecho de que éstos términos no hayan sido incluidos en su texto tal y como se transcriben en este trabajo, más grave aún resulta que la definición de Empresa Marítima ya existente en la derogada Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963 no haya sido incorporada a nuestro texto legal vigente; sin embargo en su lugar se han insertado una serie de conceptos obsoletos que entrañan significados apartados de la realidad y de

la práctica marítima internacional. Situación que pone de manifiesto el precario estado en que se encuentra la industria marítima del país ya que ni siquiera existe un marco legal que la regule adecuadamente.

En cuanto a la organización y estructura interna que debe conformar una moderna Empresa Marítima, podemos afirmar que no existe un modelo estándar, rígido e inflexible al cual deban ajustarse los que pretendan crear una organización empresarial de éste tipo, pues ésta puede presentar variantes que dependerán de diversos factores como el tamaño de la empresa, su especialización, el tipo de navegación que realice, los productos que maneje, etc. Sin embargo, debe quedar claro que por la propia naturaleza de las empresas de transporte marítimo siempre existirán en ellas algunas áreas o departamentos que le son indispensables a todas.

En toda Empresa Marítima formal existirá personal marítimo, personal terrestre y un agente marítimo que podrá ser dependiente o independiente de la empresa.

Dentro del personal que interviene en la Empresa Marítima, constituye otro error de nuestra Ley de Navegación vigente, el Artículo 27, al no considerar como capitán al patrón de una embarcación menor, puesto que éste tiene todas las funciones propias de un capitán; asimismo el Artículo 19 de dicho ordenamiento insiste en la utilización de definiciones confusas y obsoletas al pretender explicar al agente marítimo, el cual no es otra cosa más que el representante del armador fuera de su sede.

La Marina Mercante es un conjunto de elementos que permiten a un país alcanzar su desarrollo pleno en el transporte marítimo, evitándole la dependencia económica de otros Estados en este renglón de la economía. Por lo tanto el transporte marítimo debe ser visto como un cimiento importante de la economía

de cualquier país y ésto sólo se logra fomentando el desarrollo de la Marina Mercante Nacional.

En este trabajo ha quedado claramente demostrado que las Empresas Marítimas mexicanas atraviesan por el peor momento de su historia, ésto ha traído como consecuencia que el tonelaje de nuestra flota se haya reducido considerablemente y que cada día existan menos empresas de este tipo. El problema por consecuencia lógica, se ha extendido a toda la Marina Mercante Nacional y las causas que lo han generado son las siguientes:

1. La falta de un esquema especial de fomento a las Empresas Marítimas. Fundamentalmente, el problema es producido por las pesadas cargas fiscales que se han impuesto a este tipo de empresas. Es importante recalcar que de 1970 a 1986 prevaleció una política de estímulos, del tipo de las que han sido y siguen utilizándose por las principales potencias marítimas como Estados Unidos; sin embargo, actualmente en México éstos apoyos y estímulos han desaparecido, quedando en su lugar las siguientes cargas fiscales:

- a) Impuesto sobre la renta.
- b) Impuesto sobre activos fijos.
- c) Impuesto al Valor Agregado.
- d) Impuesto sobre Importación de embarcaciones y buquepartes.

Además de lo anterior no existen estímulos directos al armador, son nulas las exenciones a los astilleros e industrias auxiliares, así como también es nulo el incremento a la depreciación de buques mexicanos.

2. Una reglamentación completamente regulatoria. Además de los terribles errores de nuestra Ley de Navegación vigente, mismos que se han comentado a lo largo de este trabajo existen otras disposiciones que regulan actividades relacionadas con las Empresas Armadoras y que han contribuido a su

problemática. Dentro de éstos podemos mencionar el pago de un arancel del 10% para la importación de buques y partes, la falta de libertad de contratar el seguro marítimo, existiendo la obligación de hacerlo con instituciones nacionales, las que en la mayoría de los casos realizan una intermediación, provocando costos adicionales.

3. Ausencia de financiamiento bajo condiciones competitivas. Las instituciones financieras mexicanas no ofrecen buenas alternativas para las Empresas Marítimas Nacionales, es decir, créditos blandos y tasas preferenciales.

4. La estructura del Sistema Portuario Mexicano. Los altos costos de las operaciones en los puertos, ha motivado que el cargador opte por la utilización de otros medios de transporte, lo cual ha causado un detrimento a la navegación de cabotaje.

5. La apertura al exterior de actividades reservadas para nacionales como el cabotaje. Si bien hemos dicho que la navegación de cabotaje en México se permite a los extranjeros sólo en determinadas condiciones; no menos cierto es que el 45% o más de ésta actividad se encuentra controlada por el exterior, cuando se trata de un renglón reservado cien por ciento a nacionales en todo el mundo, es decir, no existe ni un solo país en todo el orbe que comprometa su cabotaje, es más, la Unión Europea ha dictado una norma reservando el cabotaje entre los quince Estados miembros solo a los buques propiedad de armadores de cualquiera de esos países.

Otra de las causas que han contribuido al problema de las Empresas Marítimas, es sin duda la designación de personas totalmente ajenas al sector, dentro de los puestos claves de las entidades públicas encargadas de fomentar y vigilar este tipo de actividades, como es el caso de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, a través de la Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, en donde pudimos percatarnos del absoluto desconocimiento que tienen altos funcionarios de lo que es un puerto y, sobre todo de lo que es la Marina Mercante.

Una más de las conclusiones a que hemos llegado, es que en México no existe conciencia por parte de sus habitantes en general, de la importancia que representa para el país el contar con Empresas Marítimas eficientes y finalmente con una Marina Mercante competitiva, ya que se ignora la muy importante aportación que en otras condiciones podrían hacer para solventar la crisis económica por la que atravesamos. Esto lo podemos ver bajo la siguiente perspectiva:

a) Se calcula que se produce una fuga anual de 16,000 millones de dólares, por concepto de fletes pagados a armadores extranjeros.

b) El fomento a las Empresas Marítimas traería como consecuencia la generación de cientos de miles de empleos directos, entre personal calificado y no calificado, así como otra importante cantidad de empleos indirectos.

c) El fortalecimiento de las Empresas Marítimas Mexicanas y de la Marina Mercante Nacional nos coloca en un plano de independencia económica frente a las grandes potencias del mundo.

Por otra parte, es indudable que Transportación Marítima Mexicana se ha consolidado como la empresa privada líder en el ramo, pero es importante señalar que al igual que las demás armadoras mexicanas, la mayor parte del tonelaje de su flota se encuentra registrado bajo pabellones de libre registro. La

razón, resalta a la vista. Las pesadas cargas impositivas han orillado a este desbanderamiento.

Transportación Marítima Mexicana, S.A. de C.V. debe ser considerada por su posición y prestigio internacional como un ejemplo a seguir por los demás armadores mexicanos, ya que desde su creación se ha expandido hasta consolidar el poderoso Grupo T.M.M. integrado por un gran número de empresas, según pudimos ver.

Además de lo anterior, es un ejemplo a seguir toda vez que se ha preocupado por estar a la vanguardia en el transporte de mercancías, incursionando con éxito en el Transporte Multimodal Internacional.

En cuanto a su organización empresarial, hemos concluido que no está muy apartada de nuestro modelo estudiado, presentando las variantes propias de los diferentes servicios que presta, haciendo notar que su organigrama actual está en proceso de reestructuración y no será sino hasta finales de 1995 cuando se estima que sea definitivo.

Petróleos Mexicanos como empresa armadora desempeña un muy importante papel dentro de la Marina Mercante Nacional, pues baste con decir que posee la flota más grande en México cuyo pabellón es totalmente nacional, por supuesto esto se comprende por tratarse de una empresa de propiedad estatal.

Además contribuye con los otros elementos que integran la Marina Mercante Nacional operando puertos, talleres navales, etc. y proporciona empleo a miles de personas ahorrando al país una importante cantidad de divisas que en otras condiciones se pagarían a armadores extranjeros.

Comparando la organización de Pemex con la organización teórica estudiada, podemos ver que coinciden en muchos aspectos, pero también por

tratarse de una empresa estatal dedicada al transporte de hidrocarburos, presenta peculiaridades propias de acuerdo a sus necesidades.

La existencia de la flota de Pemex, si no se implementa un adecuado programa de renovación, corre el peligro de desaparecer ya que el promedio de edad de sus buques asciende a 18 años, y las consecuencias que ésto traería serían verdaderamente significativas para nuestro país dadas las ventajas que representa el poseer esta flota.

Las perspectivas de desarrollo de las Empresas Marítimas Mexicanas son poco esperanzadoras, y sin temor a caer en el alarmismo, podría afirmarse que la situación que padecen está poniendo en peligro la supervivencia de la mayoría de ellas, y las que por sus condiciones particulares tengan mayor capacidad de resistir, como es el caso de T.M.M., seguramente llegará el momento en que decidirán cerrar sus operaciones en México para trasladarse a algún otro país que les ofrezca un entorno más propicio para su desarrollo.

México no puede darse el lujo de perder sus empresas de transporte marítimo con todo lo que éstas representan. En tal virtud es imperativo adoptar medidas urgentes tendentes a rescatar al sector de su "encallamiento". Para ello creemos que es necesario comenzar por:

1. Pugnar por que las autoridades nacionales en la materia tomen conciencia de la importancia de su función y, se designen en los puestos clave a personas con una amplia experiencia y que conozcan a fondo toda la problemática inherente a la industria del transporte marítimo en sus diferentes facetas, tal es el caso de la relativa a las Empresas Marítimas, a los trabajadores marítimo-portuarios, al de los astilleros, puertos, seguros marítimos, etc.

2. Implementar una política de apoyos y estímulos para el desarrollo de las Empresas Marítimas Mexicanas, que contenga exenciones de carácter fiscal y

apoyos a la marina en la exportación similares a los de sus competidores para incursionar en el mercado en una igualdad de condiciones. Esto no significaría para el Estado la pérdida de un ingreso por concepto de impuestos, debido a que al realizar transporte entre puertos extranjeros se generaría una considerable entrada de divisas para México, con lo que se fortalecería nuestra economía. Esta política tendría que extenderse a los demás elementos que intervienen en la Marina Mercante Nacional, fomentándose la construcción de buques y en general las demás actividades conexas.

3. Dado que el negocio de las Empresas Marítimas siempre estará condicionado por el medio internacional, debe establecerse una desregulación que traiga como consecuencia la desaparición de normas obsoletas, y la eliminación de cualquier traba jurídica, creándose un marco legal moderno y propicio para la competencia abierta internacional; pero este marco debe ser elaborado directamente por las personas y organizaciones involucradas en el ámbito marítimo, en sus diferentes áreas y categorías, y no por un grupo de políticos y legisladores totalmente desvinculados de la problemática del sector, tal y como ocurrió con la vigente Ley de Navegación.

4. Las instituciones financieras mexicanas también deben asumir la responsabilidad que les corresponde, con la finalidad de que las Empresas Marítimas Mexicanas puedan resurgir, creando planes de financiamiento tanto para la adquisición de buques, como para la construcción naval en condiciones similares a los créditos de que gozan las armadoras extranjeras, los cuales van de 20 a 30 años con periodos de gracia y a tasas de 4 y 5%.

5. También resulta importante promover la navegación de cabotaje, reformando en este sentido la Ley de Navegación, para reservar a los mexicanos y sus empresas armadoras tal navegación, tal y como lo hacen las grandes potencias marítimas.

BIBLIOGRAFIA

ACOSTA, Romero Miguel. Teoría General del Derecho Administrativo. Editorial Porrúa, México, 1981, 4a ed.

BELTRÁN, Montiel Luis. Curso de Derecho de la Navegación, Editorial Astrea, Buenos Aires, 1992, p. 526.

BRUNETTI, Antonio. Derecho Marítimo Privado, Bosch Casa Editorial, Barcelona, España, 1950, p. 559.

CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, Propuesta de Desarrollo para las Empresas Navieras Mexicanas, México, enero 1995.

CAMARA NACIONAL DE LA INDUSTRIA DEL TRANSPORTE MARÍTIMO, Propuesta para un Programa Integral de la Industria del Transporte Marítimo, México, 1993, p. 40.

CERVANTES AHUMADA, Raúl. Derecho Marítimo, Editorial Herrero, S.A., 1a. ed. reformada, México, 1984, p. 1066.

COMISIÓN NACIONAL COORDINADORA DE LA INDUSTRIA NAVAL. La Marina Mercante Latinoamericana, la Nacional y el Transporte Marítimo de México, México, marzo 1984, tomos 1/2 y 2/2 p. 456.

DANJON, Daniel. Tratado de Derecho Marítimo, Editorial Reus, S.A., Madrid, España, 1931, tomo I, p. 491.

Enciclopedia General del Mar. Ediciones Garriga, S.A., Barcelona, 1988, 4a ed.

FARIÑA, Francisco. Derecho Comercial Marítimo. Departamento Editorial del Comisariado Español Marítimo, Madrid, 1948, tomo I, p. 423.

HERNÁNDEZ, Yzai Santiago. Derecho Marítimo. Editorial Cadí, Barcelona, España, 1969.

INSTITUTO DE ESTUDIOS DE LA MARINA MERCANTE IBEROAMERICANA. La Marina Mercante Iberoamericana 1994. Buenos Aires, 1994.

LLOYD'S OF LONDON PRESS. Lloyd's Maritime Directory 1994. Londres, 1994.

MALVAGNI, Atilio. Derecho Laboral de la Navegación, Editorial de Palma, Buenos Aires, 1949.

Nueva Enciclopedia Jurídica. Editorial Francisco Seix, Barcelona, España, 1983.

OLVERA DE LUNA, Omar. Manual de Derecho Marítimo. Editorial Porrúa, S.A., 1a ed., México, 1981, p. 232.

PETROLEOS MEXICANOS. Transporte Marítimo y Administración Portuaria en Petróleos Mexicanos, México, 1988, p. 239.

RAY, José Domingo. Derecho de la Navegación, Editorial Abeledo-Perrot, Buenos Aires, 1964, p. 685.

RIPERT, Georges. Compendio de Derecho Marítimo, Tipográfica Editora Argentina, 1a ed., Buenos Aires, 1954, p. 494.

ROJINA, Villegas Rafael. Compendio de Derecho Civil, Editorial Porrúa, S.A., México, 1979, 11a edición.

RUBÍ Jorge. El Contrato de Seguro Marítimo, Tesis para obtener el título de Licenciado en Derecho, ENEP Acatlán, México, 1995.

SALGADO y Salgado, José Eusebio. El Conocimiento de Embarque: su reglamentación internacional. México, UNAM, 1988.

SALGADO y Salgado, José Eusebio. EL Futuro de la Marina Mercante Mexicana ante la Apertura y Globalización Mundial. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.

SALGADO y Salgado, José Eusebio. EL Nuevo Concepto del Buque. Apuntes sobre la Cátedra de Derecho Marítimo.

SALGADO y Salgado, José Eusebio. La Explotación Comercial y Marítima del Buque. Apuntes de la Cátedra de Derecho Marítimo.

SÓBARZO, Loiza Alejandro. Régimen Jurídico del Alta Mar. Editorial Porrúa, S.A., México, 1970, p. 323.

HEMEROGRAFIA

ARELLANO, Melchor. "Marea Alta", *El Financiero*, México, Lunes 4 de octubre de 1993.

ARELLANO; Melchor. "Marea Alta", *El Financiero*, México, Lunes 11 de octubre de 1993.

ARELLANO, Melchor. "Marea Alta", *El Financiero*, México, Miércoles 7 de diciembre de 1994.

LEGISLACION

Código Civil vigente para el Distrito Federal. Editorial Porrúa, México, 1993.

Código Penal para el Distrito Federal y para toda la República en Materia Federal. Editorial Porrúa, México, 1994.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. Editorial Porrúa, México, 1994.

Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación, Martes 4 de enero de 1994.

Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Editorial Porrúa, S.A., México, 1993.

Ley Federal del Trabajo. Editorial Porrúa, S.A. México, 1992.

Ley de Inversión Extranjera. Diario Oficial de la Federación, Lunes 27 de Diciembre de 1993.

DOCUMENTOS Y TRATADOS INTERNACIONALES

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO. El Transporte Marítimo en 1991. Organización de las Naciones Unidas, Nueva York, 1993, p. 120.

Convenio de Montego Bay. Diario Oficial de la Federación, 1º de junio de 1983.

MARPOL 73/78, adoptado en el seno de la O.M.I. el 2 de noviembre de 1973, y su protocolo de modificación del 17 de febrero de 1978.

United Nations Conference of Trade and Development Review of Maritime Transport 1993. United Nations, New York, 1994, p. 120.