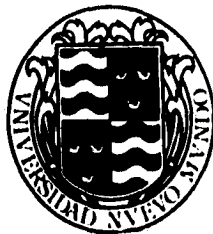


878509

18
2y

UNIVERSIDAD NUEVO MUNDO

**ESCUELA DE DERECHO
CON ESTUDIOS INCORPORADOS A LA
UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO**



HACIA UN NUEVO DERECHO MARITIMO

TESIS

QUE PARA OBTENER EL TITULO DE:

LICENCIADO EN DERECHO

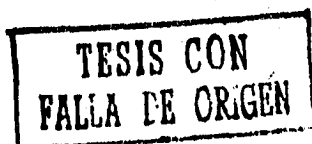
PRESENTA:

LUIS SUAREZ MEDRANO BELTRAN.

DIRECTOR DE TESIS: LIC. FERNANDO GOMEZ DE LARA.

MEXICO: D.F.

1996



**TESIS CON
FALLA DE ORIGEN**



Universidad Nacional
Autónoma de México



UNAM – Dirección General de Bibliotecas

Tesis Digitales

Restricciones de uso

DERECHOS RESERVADOS ©

PROHIBIDA SU REPRODUCCIÓN TOTAL O PARCIAL

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

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

A MIS PADRES LUIS Y OFELIA, DEDICO ESTA TESIS, QUE
GRACIAS A SU APOYO FUE POSIBLE LA CULMINACION DE MI
CARRERA Y DEL PRESENTE TRABAJO.

**A MI HERMANO Y AMIGO, ALFONSO SUAREZ MEDRANO
BELTRAN, POR SU AYUDA Y COMPRENSION.**

**A MI QUERIDA GÜERA, POR SU GRAN EMPUJE Y CARÍO PARA
LA REALIZACION Y CULMINACION DEL PRESENTE TRABAJO.**

A MI MAESTRO, DR. IGNACIO MELO RUIZ.

C A P I T U L A D O

HACIA UN NUEVO DERECHO MARITIMO

INTRODUCCION

CAPITULO I: Antecedentes.

- | | | |
|------|--|----|
| I.1. | La Legislación española anterior a las ordenanzas de Bilbao. | 9 |
| I.2. | Las ordenanzas de Bilbao. | 10 |
| I.3. | Códigos de 1854, 1884, 1889. Instituciones, personas y cosas del Derecho Marítimo que regulan. | 12 |

CAPITULO II: Legislaciones anteriores.

- | | | |
|-------|--|----|
| II.1. | Ley de Vías Generales de Comunicación (Libro Tercero, 1993). | 21 |
| II.2. | Ley de Navegación y Comercio Marítimos (1963 - 1993). | 31 |

CAPITULO III: Legislaciones vigentes a partir de 1993.

III.1.	Ley de Puertos (1993).	48
III.1.1.	Concesiones y Permisos (puertos).	57
III.2.	Ley de Navegación (1994).	64

CAPITULO IV:	Revisión de la Legislación Marítima	
	Mexicana y los Convenios	
	Internacionales.	87

CONCLUSIONES	110
---------------------	------------

BIBLIOGRAFIA	115
---------------------	------------

APENDICE	119
-----------------	------------

INTRODUCCION

Como todos sabemos, vivimos en un país marítimo por naturaleza, gracias a su ubicación geográfica, en medio de los dos más grandes océanos del mundo, el Atlántico y el Pacífico; debido a esto es preciso escribir sobre un tema ligado al Derecho Marítimo y su Legislación.

El desconocimiento del Derecho Marítimo por las grandes mayorías y, por ende, de las propias autoridades, nos ha traído como consecuencia un desprecio por el mar, a pesar de los esfuerzos de distinguidos maestros y especialistas en Derecho, Economía y Transportes Marítimos.

Estos esfuerzos tienen más reconocimiento en el extranjero que en nuestro país, donde se prefiere traer al técnico extraño, dejando a un lado al nacional, ya que es lamentable que se piense que no es capaz de desempeñar un buen trabajo.

Debido a la entrada del Tratado de Libre Comercio y al desarrollo de la actividad marítima en nuestro país, consideramos que el tema del Derecho Marítimo es trascendente por las actividades del hombre en el mar, al final del Siglo XX.

Por esta razón y con el ánimo de hacer una aportación por pequeña que sea, al saber de las personas en general sobre este tema, su forma de regularse y de

aplicarse procedimentalmente.

Ya que considero que la materia marítima es el problema más insoslayable del momento y de mayor trascendencia hacia el futuro, por lo mencionado en los párrafos anteriores, pensé en desarrollar el tema que ahora presento como tesis, y que enfoco básicamente a la evolución del tema y a la necesidad que existía de reformarlo.

Con la presentación de este trabajo nos daremos cuenta como fué evolucionando el Derecho Marítimo, como se legislaba en la antigüedad y en los últimos años, antes de la publicación de la nueva Ley.

Observaremos, la gran necesidad que existía de crear un verdadero marco Jurídico sobre el tema ya que éste realmente no existía, encontrábamos muchas lagunas de Ley, por el mismo desconocimiento de la materia, razón por la que insisto en hacer una comparación entre la Ley de Navegación anterior y la actual, asimismo se realizó una revisión de la Legislación Marítima Mexicana y de los Convenios Internacionales; esto con la finalidad de despertar el ánimo de las Autoridades competentes, para adecuar de cierta manera nuestra legislación vigente, o en su caso permitir la integración de México a los Convenios Internacionales de mayor importancia.

CAPITULO I

ANTECEDENTES

Es necesario averiguar la evolución del espíritu jurídico que estructura las instituciones de conformidad con las necesidades de cada época, a fin de descubrir su esencia, los principios que la sustentan y sobre todo, analizar las necesidades actuales que reclaman una renovación de las normas vigentes.

I.1 LA LEGISLACION ESPAÑOLA ANTERIOR A LAS ORDENANZAS DE BILBAO.

A virtud de real cédula expedida por los señores Reyes Católicos en Medina del Campo a 21 de julio de 1494, se concedió a los mercaderes y comerciantes de la ciudad de Burgos el derecho de gobernarse en sus transacciones y asuntos mercantiles por el tenor de ciertas ordenanzas que en la misma cédula se refieren.

Por otra real cédula de 22 de junio de 1511, se hicieron extensivas aquellas Ordenanzas a los comerciantes y mercaderes de la villa de Bilbao, y por ellas, se rigieron hasta que la extensión de su comercio y las dudas que se

habían ofrecido hicieron necesarias unas ordenanzas especiales para esta plaza, y con efecto, fueron publicadas y mandadas ejecutar por cédula de 1737.

Tal es, compendio, la historia del Código conocido entre nosotros con el nombre de Ordenanzas de Bilbao y que, atendida la importancia que ha tenido en España hasta estos últimos tiempos, hasta la publicación del Código de comercio verificada por real cédula de 30 de mayo de 1830, ellas fueron la Legislación Mercantil que casi exclusivamente se observó en la mayor parte del reino, y por necesidad han debido ejercer una gran influencia en el nuevo código que después vio la luz pública⁽¹⁾.

I.2. ORDENANZAS DE BILBAO

ASPECTO GENERAL

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

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

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

Las de 1737 están divididas en 29 capítulos. Los que atañen al Derecho Marítimo son: el 18 sobre fletamentos y conocimientos; el 19, de los naufragios; el 20 sobre averías; el 21, respecto a averías gruesas; el 22, de los seguros; el 23, del préstamo a la gruesa; el 24, de los capitanes pilotos, contra maestres y marineros; el 25, del piloto mayor; el 26, de los prácticos; el 27 del régimen de la ría de Bilbao.

Los demás capítulos, como el capítulo 1 habla de la jurisdicción del consulado. El capítulo 2, habla sobre la elección de los cónsules, síndico. El 3, sobre el nombramiento de contador y tesorero de averías, el 4, sobre el nombramiento de secretario, archivero, alguacil, portero, contador de descargas, el 5, de las juntas ordinarias y

extraordinarias de cónsules y consiliarios; el 6, del salario de cónsules y demás oficiales; el 7, sobre la paga de averías; el 8, de lo que deberá correr al cuidado del síndico; el 9, de los mercaderes; el 10, de las compañías de comercio; el 11, de los contratos de comercio entre mercaderes; el 12, de las comisiones de entre mercaderes; el capítulo 13, es uno de los de mayor trascendencia ya que habla de letras de cambio, sus aceptaciones, endosos, términos; el 14 de los vales y libranzas de comercio; el 15, de los corredores de mercaderías, cambios, seguros y fletamentos; el 16 de los corredores de navíos, sobrecargas, interpretes de sus capitanes; el 17, del modo de procederse en sus quiebras; los capítulos 28 y 29 hablan sobre los carpinteros calafantes y barqueros.

Estas Ordenanzas de Bilbao fueron de gran importancia para el comercio ya que dieron lo que fueron los cimientos para la realización del Código de Comercio, también dando bases para que existiera una legislación marítima adecuada, ya que después, se empezaron a hacer proyectos de códigos de comercio, así como el Código de Laredo (1854), el Código de Comercio de 1884 y el de 1889, que en nuestro siguiente inciso hacemos mención de ellos.

I.3. CODIGOS DE LARES 1854, CODIGO DE COMERCIO 1884, CODIGO DE COMERCIO 1889.

A continuación describiré los aspectos generales de los 3 Códigos, me refiero a las diversas instituciones, personas y cosas del Derecho Marítimo, reguladas en estos ordenamientos.

1. EL BUQUE

Las disposiciones relativas al buque se encuentran contenidas en el libro Tercero de nuestro actual Código, considerando al buque como un bien comercial, mueble, situándolo dentro de este marco jurídico y reafirmando el criterio de México de mantener en forma estricta la llamada "relación auténtica" entre el buque y el pabellón.

Estas disposiciones guardan una estrecha relación con el capítulo respectivo del Código de 1854 denominado "De las naves" y con su correlativo de Código de 1884 denominado "De las embarcaciones", con la salvedad de que en aquellos Códigos no se afirmaba el principio de "relación auténtica" entre pabellón y país que lo otorga, situación ésta que no aparece sino hasta el Código de 1889 y se reafirma en una forma más categórica en la posterior Ley de Navegación y Comercio Marítimo de 1963.

Respecto a su forma de adquisición, los tres códigos se remiten a los mismos modos prescritos para las

cosas comerciales y en lo que toca a la copropiedad no se establece un régimen especial para ella.

En relación con este último tema es necesario comentar que es hasta la aparición de la Ley de Navegación y Comercio Marítimo en la que aparece un cambio radical y sustancial al incorporarse en nuestro derecho el régimen de "quirates" para la copropiedad marítima y dándole una estructura para su administración y operación basada en esos quirates, con semejanza a la copropiedad civil, al condominio y a las sociedades por acciones.

En nuestras figuras relativas al buque y su forma de explotación debemos señalar que ninguno de los Códigos de Comercio Mexicanos del siglo pasado ni tampoco la Ley de Navegación y Comercio Marítimos contemplan estas figuras y necesariamente a corto plazo tendrán que ser reguladas.

No se menciona el problema de buques otorgados para su explotación a casco vacío con opción a compra mediante arrendamientos financieros o la nueva figura del fletamento financiero y especialmente el problema del pabellón y su relación con el país del operador que aún no se convierte en propietario, pero ya tiene la expectativa de hacerlo mediante la opción a compra. Tampoco se contempla la problemática de los buques que por no reunir la totalidad de los requisitos para ser abanderados tiene que posponer ese acto, pero son

operados por mexicanos en su totalidad, como por ejemplo, aquellos que por carecer de suficientes tripulaciones mexicanas y en los términos del artículo 32 constitucional no se les puede abanderar.

Las situaciones antes planteadas han sido resueltas provisionalmente por el Reglamento del Padrón de Abanderamiento, pero estimo que este tema no es materia de reglamento sino legislativa y por otra parte, no ha sido lo suficientemente estudiado.

2. DE LOS PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMOS.

Como todos sabemos, éste es uno de los temas que ha contribuido a la polémica sobre el particularismo del derecho marítimo. Los privilegios que se otorgan sobre el buque derivados de la aventura marítima son diferentes a aquellos de derecho civil, así como el lugar que corresponde en estos créditos al gravamen real de la hipoteca, por lo cual tenemos que hacer especial referencia a este tema. En nuestros códigos de 1854, 1884 y 1889 se reglamentaban los privilegios de que se trata en el capítulo relativo a las naves o embarcaciones y salvo pequeñas excepciones, lo hace en una forma semejante, siguiendo los esquemas legislativos de aquellas épocas que en términos generales, corresponden a l siguiente orden: a) Créditos fiscales, b) gastos de ejecución, c) derechos de pilotaje y puerto; d) salarios de

los depositarios y gastos de conservación, e) almacenaje de aparejos, f) sueldos del capitán y la tripulación, g) deudas contraídas por el capitán en el último viaje, h) lo que deba por materiales de construcción o al último vendedor, i) las hipotecas y las cantidades tomadas a la gruesa, j) primas de seguros y k) indemnizaciones por daños a la carga.

En el primero de los códigos mencionados, no se hace referencia a la hipoteca y el gravamen más cercano que se menciona es las cantidades tomadas a la gruesa sobre la nave o aparejos.

Por otro lado, en los códigos de 1884 y 1889 se menciona expresamente la hipoteca en noveno y octavo lugar respectivamente. El Código de 1889 sigue el orden y prelación del de 1884, sólo que suprime como crédito privilegiado los derechos de pilotaje, tonelada y de puerto, conservando el resto del artículo respectivo en los mismos términos.

3. LIMITACION DE RESPONSABILIDAD.

La institución de limitación de responsabilidad se contempla tanto en el Código de 1854 en su artículo 483, como en el de 1884, en su artículo 1053 y en el Código de 1889, en sus artículos 672 y 912.

En los tres casos esta figura se concibe como fortuna de mar, que es como se recogió siempre en el grupo de legislaciones latinas; es decir, que el propietario del buque responde de ciertos créditos hasta el importe de la fortuna de mar, constituida por el buque y sus aparejos y en algunas legislaciones, se incluye el último, pudiendo el propietario hacer el abandono de su fortuna de mar y al hacerlo, limita su responsabilidad a ésta.

Esta forma consagrada en nuestros tres códigos anteriores y en todas las legislaciones latinas es recogida y ratificada por la convención de Bruselas de 1924 sobre esta materia.

IV. DE LAS PERSONAS QUE INTERVIENEN EN EL COMERCIO MARITIMO.

Por lo que respecta a las personas que intervienen en el comercio marítimo vemos que tanto el Código de 1854 y 1884, así como en el de 1889, prevalece la figura confusa del naviero a quien lo mismo se le toma como propietario o copropietario del buque, que como empresa de navegación, y a veces, como su propio agente.

En el último de los códigos citados, contiene una definición que no aparece en los códigos anteriores y que confunde al naviero con su agente, señala que por naviero se

entiende la persona encargada de avituallar o representar al buque en el puerto en que se halle, funciones éstas que corresponden más al agente que a la empresa operadora de buques.

Con relación a las demás personas que intervienen en el comercio marítimo debemos indicar que el Código de 1854 se refiere en una forma muy completa y reglamenta en forma amplia las figuras del capitán, sobrecargo, corredores, intérpretes, tripulación y oficiales, el Código de 1884 hace lo propio, con excepción de los corredores e intérpretes y el Código de 1889 sigue en su totalidad el de 1884.

V. DE LOS CONTRATOS ESPECIALES DEL COMERCIO MARITIMO.

a) Fletamento.-

Regulado conforme a las viejas tradiciones marítimas de varios siglos atrás, se encuentra estructurado en forma semejante, tanto en el Código de 1854 como en los de 1884 y 1889, plasmando lo que en su época constituían los usos y costumbres sobre este particular en un articulado muy coincidente, no sólo entre sí, también con los demás códigos del grupo latino de esa época.

b) Transporte mediante conocimiento de embarque.-

Los tres Códigos del siglo pasado a los que nos hemos venido refiriendo no hacen una reglamentación especial sobre esta forma de transporte y se refieren a él dentro del fletamento sin dedicarle un apartado especial, lo cual es explicable dentro de la realidad del siglo pasado, pero tenemos que aceptar que en estos ordenamientos no se establece un esquema jurídico completo sobre el tema.

c) Préstamo a la gruesa.

El préstamo a la gruesa se encuentra regulado en los Códigos de Comercio de 1854, 1884 y 1889, pero que no se toca ni para modificarse ni para derogarse en la ley de navegación y comercio marítimos.

d) De los Riesgos y accidentes marítimos.-

En los Códigos de 1854 y 1884 se dividía este apartado en tres capítulos: de las averías, en su doble aspecto, comunes y ordinarias, de las arribadas forzosas y del naufragio.

El Código de 1889 aumenta el capítulo del abordaje y conserva los anteriores, regulándolos en forma semejante a los que los precedieron.

e) Avería común.-

Nuestros Códigos de 1884 y 1889 siguieron el Código de 1854 de marcada inspiración de las Ordenanzas de Bilbao, por lo que paulatinamente se fue alejando de dichas reglas mientras estas se extendían más en su aplicación a nivel mundial al grado de que podemos afirmar que casi no existe conocimiento de embarque que no contenga cláusula Paramaunt sometiéndose en materia de avería común a las Reglas York-Amberes.

A continuación describiré el aspecto administrativo de nuestra legislación marítima que lo encontramos precisamente en nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación en su libro tercero, ya que en el capítulo anterior solamente hice referencia al aspecto comercial de nuestra legislación marítima.

CAPITULO II

II.1. LEY DE VIAS DE COMUNICACION (LIBRO TERCERO)

a) De la autoridad marítima.-

La Secretaría de Comunicaciones podrá ejercer su autoridad en materia de comunicaciones por agua en el mar territorial, playas, zonas federales marítimas, puertos, ríos, lagos y lagunas y en la zona federal de éstos, también la podrá ejercer a bordo de las embarcaciones que no sean de guerra, en los términos del derecho y tratados internacionales, la presente ley, sus reglamentos y demás disposiciones relativas, esta autoridad la podrá ejercer por conducto de las personas señaladas por la propia Ley⁽²⁾.

b) Obras en aguas de jurisdicción federal, en los puertos y en zona federal.

Es necesario tener un conocimiento amplio sobre lo que se considera como puerto para poder continuar con nuestro análisis.

Puerto.- Se consideran puertos los lugares declarados como tales por el Ejecutivo de la Unión, por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas,

a la que compete administrar, ejecutar y autorizar toda clase de obras en los mismos, así como sus servicios de policía, con excepción de las obras de carácter estratégico y militar.

Los lugares de la costa y de las riberas de los ríos, lagos y lagunas que no tengan el carácter de puertos, se considerarán como tales, únicamente por cuanto se refiere a la vigilancia del tránsito y servicios de policía marítima y fluvial⁽³⁾.

Los límites de los puertos van a ser fijados por la propia secretaría de Comunicaciones para ejecutar y explotar obras en los puertos. Se otorgarán por un período de tiempo no mayor a 30 años. No se podrán efectuar obras de ninguna clase en aguas de jurisdicción federal o en las vías generales de comunicación fluvial o lacustres en las playas o zonas federales sin la autorización previa de la Secretaría de Comunicaciones⁽⁴⁾.

Esta autorización se otorgará mediante concesión o permiso, en los términos del reglamento respectivo. Existe un derecho de preferencia para obtener estas autorizaciones. Este derecho se encuentra estipulado en el artículo 180 de la Ley de Vías Generales de Comunicación, Libro Tercero.

c) De la navegación.-

Con respecto a la navegación, nuestra ley nos señala que las embarcaciones podrán navegar libremente en los mares territoriales ya sean nacionales o extranjeros en los términos del derecho y tratados internacionales. Los primeros artículos de este apartado nos hablan sobre lo que las embarcaciones mercantes extranjeras podrán o no podrán hacer, es decir, sobre los servicios que puedan llegar a prestar dentro del territorio nacional.

La navegación puede ser de altura y de cabotaje y éstas comprenden los siguientes tráficos:

- 1) Transporte de pasajeros
- 2) Transporte de carga
- 3) Pesca
- 4) Remolque
- 5) Dragado, salvamento y demás trabajos relacionados con las comunicaciones por agua con las obras de los puertos⁽⁵⁾.

Este apartado nos indica las excepciones relativas a los servicios que presten las embarcaciones nacionales así como los requisitos con los que deben de cumplir estas mismas embarcaciones cuando realicen navegación de altura.

d) De las arribadas y recaladas.

Se llaman arribadas al hecho de que una embarcación llegue a un lugar cualquiera de la costa, procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o efectos⁽⁶⁾.

Las arribadas pueden ser previstas, imprevistas y forzosas.

Se hace mención de las obligaciones de los capitanes al arribar a un punto de la jurisdicción nacional, así como de las obligaciones y responsabilidades de los consignatarios o representantes de armadores de barcos extranjeros en México.

Se entiende por recalada el hecho de que una embarcación se aproxime a la costa para reconocerla o para rectificar su situación, prosiguiendo el viaje⁽⁷⁾.

e) De la permanencia en puerto.-

Las autoridades y capitanes de los puertos están obligados a procurar que la permanencia de las embarcaciones en los puertos sea únicamente la necesaria.

El artículo 209 de este apartado hace mención de las obligaciones de los capitanes de las embarcaciones durante su permanencia en un puerto nacional.

Este apartado señala que las maniobras de fondeo, atraque a los muelles, serán regidas por el Reglamento respectivo.

f) Del amarre y abandono de embarcaciones.

Entendemos por amarre la permanencia de una embarcación en puerto sin realizar operaciones y sin su tripulación de servicio a bordo, sólo se considerará amarrada una embarcación cuando así lo autorice la secretaría de comunicaciones⁽⁸⁾.

El permiso de amarre se otorgará a solicitud del armador, el amarre será permitido previa fianza que otorgue el armador.

El artículo 217 de nuestra Ley de Vías Generales de Comunicación nos indica en qué casos se considera abandonada una embarcación.

Cuando una embarcación hubiere sido abandonada con autorización de la capitanía de puerto que corresponda, el propietario de la misma tendrá derecho a desmantelarla⁹.

g) Del despacho de embarcaciones.-

El artículo 219 señala que la salida del puerto se consuma desde el momento en que las embarcaciones pasan de los límites del mismo. La salida de radas abiertas se consuma por el hecho de que las embarcaciones larguen sus amarras y leven anclas, para ponerse en movimiento y hacerse a la mar¹⁰.

Los capitanes de las embarcaciones deben presentar ante la capitanía de puerto el pedimento de despacho correspondiente.

Los capitanes de puerto no podrán otorgar despacho a las embarcaciones cuyos armadores o representantes no comprueben que las dotaciones de sus buques están gozando del seguro de accidentes, trabajo y previsión¹¹. Este despacho sólo podrá ser tolerado por caso fortuito o fuerza mayor.

Sólo se podrá negar el otorgamiento de despacho en los siguientes casos:

- 1) Por orden de la autoridad judicial.
- 2) Por orden de las autoridades administrativas federales.
- 3) Cuando por el informe oficial meteorológico, se estime que hay peligro para la embarcación si se hace a la mar¹².

También es procedente la revocación de los despachos, aun cuando hayan salido de puerto, si se ha declarado la interdicción del comercio.

Las embarcaciones despachadas no podrán ser objeto de arraigo, embargo, que evite su salida para el puerto de su destino.

h) Del servicio de inspección naval.-

Tanto el artículo 231 como el 232 de la Ley de Vías Generales de Comunicación señalan qué embarcaciones quedan sujetas a inspección y cuándo deberán ser practicadas las inspecciones.

El artículo 234 señala las embarcaciones que quedan exceptuadas del requisito de inspección periódica.

i) Del servicio de pilotaje y maniobras complementarias.-

El artículo 240 y 241 de la Ley en tema nos indica qué embarcaciones están obligadas al pilotaje así como cuáles quedan exceptuadas de esta obligación.

Este apartado, como su nombre nos lo indica, nos habla sobre cuándo se debe de prestar el servicio de pilotaje, qué turnos deben de tener los pilotos, cuáles son sus maniobras complementarias, así como sus derechos y obligaciones, también nos hace ver que el amarre de cabos de las embarcaciones es independiente del servicio de pilotaje.

j) De los accidentes marítimos.

El artículo 262 de la Ley en tema nos indica cómo se proceda en caso de naufragio, incendio, etc.

La organización del servicio de salvamento de naufragios corresponde a la Secretaría de Comunicaciones, pudiendo autorizar a los particulares para establecerlas, siempre que cumplan con los requisitos que fija el reglamento respectivo.

Los capitanes de las embarcaciones están obligados a prestar auxilio a cualquier persona, aún siendo enemiga, que se encuentre en el mar en peligro de perderse.

k) De la policía de los puertos.

Los capitanes de puerto y los inspectores de navegación fluvial son los jefes de la Policía Marítima y Territorios, los capitanes de los buques nacionales ejercen funciones de policía en los términos que previenen las leyes respectivas, a bordo de sus embarcaciones durante la navegación.

Cualquier aprehensión o medida de policía que haya de tomarse a bordo de una embarcación se hará por conducto de la autoridad marítima.

1) Contratos y subvenciones.-

Este apartado nos señala que a falta de empresa mexicana y cuando el interés público lo exija, la Secretaría de Comunicaciones podrá celebrar contratos con empresas de navegación extranjeras para establecer servicios públicos de transporte entre puertos mexicanos y extranjeros.

En estos contratos también se podrán conceder subvenciones, además de las franquicias especiales que acuerde la Secretaría en favor de las empresas.

m) De la matrícula y abanderamiento.-

El artículo 275 de esta Ley en tema señala cuáles son las embarcaciones de nacionalidad mexicana. Los artículos subsecuentes nos hablan de cuándo una embarcación puede perder la nacionalidad mexicana, así como del padrón de abanderamiento.

n) Del personal de la Marina Mercante.-

El artículo 286 de la Ley de Vías Generales de comunicación nos hace ver claramente quiénes constituyen el personal de la marina mercante, los artículos subsecuentes hablan de Derechos y Obligaciones del mismo personal.

o) De los astilleros, diques y varaderos.-

Este apartado señala claramente que se necesita de una concesión para la construcción de muelles, embarcaciones, esta concesión es otorgada por la Secretaría de Comunicaciones.

p) De las señales marítimas.

Habla de la obligación de instalar señales para la seguridad de la navegación, estas señales correrán a cargo de los concesionarios de muelles, oleoductos submarinos, etc.

Después de haber analizado el Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación que se refiere a las comunicaciones por agua, podemos decir que es el aspecto administrativo en general, ahora pasaremos a nuestro segundo inciso, que es precisamente, la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, que tuvo vigencia a partir del día 21 de noviembre de 1963 hasta el 4 de enero de 1994; ahora pasaremos a analizar su contenido en una forma general, cómo estaba integrada, etc.

II.2. LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS.

El capítulo I, Libro Primero de esta ley nos habla de la aplicación de la Ley, del objeto de la Ley que es la navegación marítima-portuaria y sus maniobras conexas; las empresas navieras; los buques, los actos, hechos y bienes relacionados con el comercio marítimo, se hace mención de los delitos que se puedan llegar a cometer a bordo de buques, este capítulo contiene un artículo sobre las cuestiones que se susciten sobre la interpretación y el cumplimiento de las concesiones y permisos, así como lo relativo a las vías

generales de comunicación por agua, sus medios de transporte y a los servicios marítimos portuarios conexos y auxiliares, estas se decidirán conforme a lo dispuesto en:

- a) Esta Ley y las demás Leyes en materia de comunicaciones por agua y sus reglamentos y los Tratados Internacionales ratificados por México.
- b) Ley de Vías Generales de Comunicación.
- c) El Código de Comercio, la Ley sobre el Contrato de Seguro y la Ley General de Instituciones de Seguros.
- d) El Código Civil para el Distrito Federal.
- e) Los términos mismos de las concesiones, permisos y contratos aprobados conforme a la Ley.
- f) Los usos marítimos internacionales.
- g) El Código Federal de Procedimientos Civiles¹³.

Tenemos que hacer mención de que las infracciones a esta Ley que no constituyan delito serán sancionadas por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

El artículo 9 de este primer capítulo enumera cuáles son los bienes de dominio marítimo y en consecuencia, propiedad nacional.

Es competencia de la Secretaría de Marina el otorgar concesiones, permisos y autorizaciones para las

actividades conexas con las comunicaciones por agua sobre bienes del dominio marítimo.

El fomento de la marina mercante mexicana, determinación de zonas marítimas portuarias, los bienes necesarios para la construcción de obras marítimas portuarias, los servicios marítimos y portuarios, lo anterior mencionado es de interés y utilidad pública y para los efectos de esta ley, se consideran servicios marítimos que auxilien, protejan las vidas y los bienes en la aventura de mar y servicios portuarios, los que se presten a bordo en las construcciones e instalaciones portuarias para asegurar los buques durante su estadía.

El artículo 14-B nos menciona cuáles son los servicios marítimos, los artículos siguientes nos indican las diferentes clases de servicios portuarios y marítimos así como sus disposiciones.

Del Régimen Administrativo de la Navegación.

Capítulo I.

De las autoridades marítimas.

La Suprema autoridad marítima radica en el ejecutivo federal¹⁴.

El artículo 17 no hace mención de qué es lo que corresponde al ejecutivo federal.

Los demás artículos enumeran las diferentes autoridades marítimas como por ejemplo, los superintendentes de operación portuaria, el capitán del buque que será la primera autoridad a bordo, también en estos artículos se mencionan las funciones públicas del capitán, así como la existencia de un cuerpo de resguardo marítimo dependiente de la Secretaría de Marina.

De los Puertos

De su Régimen y Operación.

El ejecutivo Federal determinará el establecimiento de los puertos, fijará las zonas, así como el recinto que corresponda.

En este capítulo se hace mención de los requisitos de los Buques Nacionales y Extranjeros, así como el despacho y maniobras de las embarcaciones, así como las diferentes clases de puertos; los puertos por su régimen de funcionamiento, pueden ser de administración estatal o de

administración descentralizada, en los términos y con las limitaciones que establece esta ley.

El artículo 47 menciona los de administración estatal y el 50, los de administración descentralizada.

De las Normas Generales a que está sujeta la
Navegación Marítima.

Estas normas generales son casi las mismas que señala el ya analizado Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación, por citar un ejemplo, las obligaciones de los capitanes que arriben normalmente a cualquier puerto nacional, por la razón antes expuesta estimo que no es necesario hacer comentarios sobre este capítulo en lo particular.

Los siguientes dos capítulos que son:

- a) Del auxilio, del salvamento y de los naufragios
- b) De la matrícula y abanderamiento.

También tienen mucha semejanza con el Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación y por consecuencia, no es necesario hacer comentarios.

Registro Público Marítimo Nacional.-

La Secretaría de Marina establecerá el Registro Público Marítimo Nacional, en el que se inscribirán:

- a) La adquisición, enajenación, traspaso o arrendamiento de los buques.
- 2) Las concesiones para construir obras o efectuar instalaciones marítimas y portuarias.
- 3) Las concesiones para establecer astilleros, diques y varaderos.
- 4) Concesiones para prestar servicios marítimos y portuarios.
- 5) Escrituras de constitución de sociedades navieras, así como la enajenación y gravámenes de las empresas.
- 6) Los contratos que celebren dichas sociedades y que deban constar en escritura pública.
- 7) Los gravámenes sobre los buques.
- 8) Los demás títulos que esta ley determine que se registren¹⁵.

De las cosas.

De la construcción del navío.

Los astilleros que vayan a realizar la construcción de un buque deberán obtener autorización de la autoridad marítima y al iniciar la construcción deberán dar aviso a la misma.

El contrato de construcción deberá inscribirse en el Registro Público Marítimo Nacional.

De la propiedad y copropiedad de los buques.

De la propiedad.

Se aplicarán a los navieros las normas relativas a los bienes muebles¹⁶.

Las pertenencias, accesorios y el navío constituirán una universalidad de hecho, el derecho de terceros sobre la propiedad de los accesorios de la nave, no podrá ser opuesto a quienes tengan privilegio sobre la misma,

la enagenación del buque supone la de sus pertenencias y accesorios.

De la copropiedad.

El derecho de propiedad sobre el buque se considerará dividido en cien quirates, sin perder su unidad ni su proporcionalidad, los quirates podrán ser objeto a su vez, de copropiedad¹⁷. Las deliberaciones de los copropietarios de un navío se resolverán por mayoría de quirates, en caso de empate, resolverá el juez¹⁸.

En este apartado se menciona la venta de una nave en copropiedad qué se requiere, etc., así como las acciones que tienen los quiratarios para pedir orden de reparación.

De los privilegios marítimos.

El artículo 116 dice: Tendrán privilegios sobre el buque, sus pertenencias y accesorios en el orden siguiente:

- I. Los créditos derivados de relaciones laborales.
- I. Los créditos a favor del fisco, relativos al buque o a su navegación.

- III. Los gastos de asistencia y salvamento.
- IV La cuota que le corresponda en las averías gruesas o comunes.
- V. Los créditos derivados de indemnización por abordaje u otros accidentes marítimos.
- VI Las deudas contraídas por el capitán para la conservación del buque o para la continuación del viaje.
- VII. Las primas de seguro.

Los privilegios no se extinguirán por cambio de propietario del navío.

De la hipoteca marítima.

Toda embarcación puede ser objeto de garantía real constituida mediante hipoteca que comprende sus pertenencias y accesorios¹⁹.

La hipoteca se puede extender a las mejoras de la embarcación, a los objetos muebles incorporados permanentemente a la embarcación, a la indemnización por daños o averías y a los créditos derivados de gastos de salvamento e indemnizaciones de seguros, no se extenderá al flete.

La hipoteca marítima debe de ser en escritura pública y se inscribirá en el Registro Público Marítimo Nacional. La hipoteca se puede dividir en cédulas hipotecarias, la acción hipotecaria prescribirá en 3 años a partir del vencimiento del crédito que garantiza se debe otorgar fianza.

De la empresa marítima.

La empresa marítima es aquel conjunto de trabajo, de elementos materiales y de valores incorpóreos coordinados para la explotación de uno o más buques en el tráfico marítimo. El naviero es el titular de la empresa marítima.

De la fortuna de mar.

Cada buque, con sus pertenencias y accesorios, constituirá la fortuna de mar²⁰.

Este apartado habla sobre los casos en que se limita la responsabilidad del naviero respecto a la fortuna de mar.

Del abandono de los buques.

Se hace mención sobre la limitación de responsabilidad del naviero al abandonar el buque, el abandono del buque podrá realizarse en cualquier tiempo, se establecen los procedimientos para la venta de buques abandonados.

De la tripulación de los buques.

Las personas embarcadas para laborar en la dirección, maniobras y servicios de un buque conforman la tripulación, la tripulación de un buque nacional deberá ser mexicana por nacimiento.

De los capitanes.

Este apartado habla sobre la mención del capitán así como de sus obligaciones.

Del arrendamiento de las naves.

Cuando el propietario de un buque lo arrienda a un naviero arrendatario no responderá frente a terceros de los daños que se ocasionen durante la navegación.

Los artículos subsecuentes hablan sobre cómo debe de ser el arrendamiento y del término del arrendamiento, así como de las prohibiciones y prescripciones.

Del fletamento.

En este apartado se define el contrato de fletamento, también sobre la responsabilidad del naviero, así como de las acciones derivadas del contrato de fletamento.

Del fletamento por entero o por compartimento.

Las mercancías o efectos transportados en buques por entero o en compartimento completo serán entregadas en las bodegas del buque. Se habla sobre la responsabilidad del naviero, así como del término de estadías y sobre estadías.

Del transporte de cosas en general.

El contrato de transporte de cosas podrá abarcar total o parcialmente la capacidad de carga del buque, o bien, el transporte de cosas determinadas.

El artículo 168 menciona cómo deberá ser el contrato de transporte, así como los requisitos que debe contener el conocimiento de embarque, además de estos requisitos si las mercancías hubiesen sido recibidas para embarque, el conocimiento deberá contener:

- a) La indicación de "recibido para embarque".
- b) La indicación del lugar donde hayan de guardarse mientras sean embarcadas.
- c) El plazo fijado para el embarque²¹.

El conocimiento de embarque tiene carácter de título representativo de mercancías.

Se habla sobre la rescisión del contrato cuando la puede rescindir el cargador, así como de la responsabilidad transportador cuando es responsable por daños y cuando no.

Se hace mención de la responsabilidad del porteador en los casos de pérdida o daños de la carga.

También cuando se presume la falta de responsabilidad del porteador.

Se habla de cuándo prescribirán las acciones derivadas del contrato de fletamento.

Del transporte de cosas determinadas.

Si se tratare de transporte de cosa determinadas el porteador podrá transportarlas en cualquier buque.

Del transporte de personas.

Este apartado nos habla sobre las obligaciones del transportador, así como de la responsabilidad, también se mencionan los derechos del pasajero, también habla sobre los derechos del porteador.

De las modalidades marítimas de la compra-venta.

Como su título lo dice, se hace mención sobre las diferentes modalidades que son:

- q) Venta libre a bordo (LAB) o (FOB)
- 2) Venta al costado del buque (CB o FAS)
- 3) Costo Seguro y Flete (FI)
- 4) Costo y Flete (CF)

Se establecen obligaciones tanto para el vendedor, como para el comprador.

Del seguro marítimo.

Este apartado nos señala cómo debe contratarse el seguro, cómo se podrá expedir la póliza cuando debe estar cubierto el importe del seguro, qué pasa si se contratan varios aseguradores. También nos señala el procedimiento a seguir si ocurre un siniestro, la vigencia de la póliza, cuál será la responsabilidad del asegurador, cuándo se presume perdido el buque. (Consideraciones Generales).

De los agentes del naviero.

Los agentes generales serán considerados como mandatarios mercantiles o comisionistas de los navieros y consecuentemente, los actos que celebren obligan a sus mandantes o comitentes, cuando contraten por cuenta de éstos²².

Este apartado hace referencia a las relaciones entre el naviero y su agente que se deben estipular en los contratos respectivos, también hace mención del permiso que se requiere de la Secretaría de Marina para actuar como agente consignatario de buques o agente del naviero. Se hace mención de los requisitos con los que se deben cumplir, así como los servicios que prestan y las obligaciones que tienen, así como las tarifas por los fletes.

Habla de los agentes consignatarios de buques extranjeros, de la aprobación a la que se tienen que someter ante la Secretaría de Marina.

De las averías gruesas o comunes.

Es avería gruesa o común todo daño o gasto extraordinario ocasionado deliberada y directamente por actos del capitán al buque o a su cargamento, para salvarlos de un riesgo conocido y real.

Este apartado habla de las averías gruesas, menciona que será a cargo de todos los interesados en la travesía marítima en proporción a sus respectivos intereses.

Se menciona el gasto extraordinario hecho en substitución de un gasto o daño de avería gruesa o común, la forma de liquidar la avería gruesa o común. También de cómo determinar la cuota de contribución en la liquidación de la avería.

Los demás artículos hablan de daños ocasionados a las mercancías, fletes perdidos, mercancías declaradas con valor inferior al real, etc.

De las maniobras en los puertos.

El artículo 272 nos describe las diferentes maniobras y la obligación de obtener un permiso de la Secretaría de Marina para poder llevarlas a cabo.

Se habla del pago de las maniobras y de las relaciones entre permisionarios y sus trabajadores que se regirán por las disposiciones de la Ley Federal del Trabajo.

CAPITULO III.

III.1. DE LOS PUERTOS (LEY DE PUERTOS)

Como ya vimos en nuestros capítulos anteriores, se hizo un análisis generalizado de cómo había venido funcionando nuestra legislación de la materia en tema, debido al estudio realizado y al gran desarrollo económico por el que está atravesando nuestro país, nos vemos en la necesidad de crear nuevas legislaciones de la materia aquí tratada, ya que en lo particular no teníamos una Ley de Puertos específicamente, solamente se mencionaban ciertos aspectos sobre los puertos, en distintos artículos, tanto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, como en la Ley de Navegación y Comercio Marítimos.

Como ya se dijo en los párrafos anteriores, que debido al gran desarrollo económico por el que está atravesando nuestro país, y por la política que se está siguiendo de privatización, es necesario que cambie de manos la administración portuaria para una mejor organización y una mayor productividad.

Con la promulgación de la nueva Ley de Puertos que entró en vigor el 1 de julio de 1993, ésta con el fin de organizar el sistema portuario nacional se acordó que el

Gobierno Federal podrá constituir sociedades mercantiles de participación estatal mayoritaria, a las que se adjudiquen directamente las concesiones para la ADMINISTRACION PORTUARIA INTEGRAL (APIS).

Se promoverá la constitución de sociedades mercantiles con participación mayoritaria de los gobiernos de las entidades federativas, para que administre los puertos, terminales e instalaciones de uso público cuya influencia sea preponderantemente estatal. Se podrá otorgar de manera directa las concesiones para la administración portuaria integral.

Por lo que se refiere a los artículos que deroga esta ley, son los siguientes:

Se derogan los artículos del 172 al 183, 190, 210, 298 y 299 de la Ley de Vías Generales de Comunicación se referían a:

Lo que podía considerar como puerto, a quien compete administrarlo, quién debe fijar los límites de cada puerto, los tiempos de duración de las concesiones.

Cuando debía de otorgar autorización la Secretaría de comunicaciones para realizar obras en las aguas de jurisdicción federal.

Así como qué reglas se debían de seguir para otorgar las autorizaciones antes mencionadas, también, quienes tenían preferencia para obtener estas autorizaciones. Qué se debía estipular en las concesiones, y cuándo será gratuita la ocupación de una zona federal.

Dentro de los artículos derogados se encuentra uno que habla sobre los distintos tipos de puertos. Esto se amplía en la nueva Ley. También se deroga el artículo que hace mención sobre las maniobras en puertos, los otros artículos hablaban sobre los astilleros, diques y varaderos.

Esta era la forma de cómo estaba regida la administración portuaria dentro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, ahora ya con la promulgación de esta nueva Ley de Puertos se establece un marco jurídico que encuadra todo perfectamente.

En cuanto a la Ley de Navegación y Comercio Marítimos deroga los artículo 9 fracción I incisos f), g), h) y fracción IV; artículo 11, artículo 14 - H; 14 - I, 14-J, 17, fracción I a IV y VI, 18 fracción III, IV, VIII, 27, 33, 35, 43 a 52, 272, 273 274.

Al igual que la Ley de Vías Generales de Comunicación, estos artículos que fueron derogados se

referían a la administración portuaria, servicios, régimen y operación, etc. sólo que en esta Ley en particular, encontramos que hace un poco más de énfasis sobre los puertos, por ejemplo, hay dos apartados, uno que se refiere a los puertos de administración estatal y el otro, a los de administración descentralizada.

Reitero qué, nos volvemos a encontrar con el mismo problema, que no hay un marco jurídico que pueda encuadrar todo lo referente a los puertos, por esta razón, de suma importancia, se creó la Ley de Puertos que a continuación analizaremos.

El análisis lo realizaré de una forma muy genérica, para que podamos apreciar la necesidad de haber creado un marco jurídico encaminado o encuadrado únicamente a lo que es PUERTOS, ya que como vimos con el análisis de las otras dos Leyes (Ley de Vías Generales de Comunicación y Ley de Navegación y Comercio Marítimo), no era suficiente la importancia que se le daba a los puertos, por esta razón no existía una buena organización y como consecuencia de esta falta de organización, se generaban un gran número de problemas con los usuarios, ahora los usuarios con esta nueva Ley tienen una protección, garantía, etc.

Para comenzar, esta Ley tiene por objeto regular los puertos, terminales marinas e

instalaciones portuarias, su construcción, uso, aprovechamiento, explotación, operación y formas de administración, así como la prestación de los servicios portuarios.

Para poder seguir adelante primero debemos saber qué se entiende por puerto.

PUERTO: El lugar de la costa o ribera habilitado como tal por el Ejecutivo Federal para la recepción, abrigo y atención de embarcaciones compuesto por el recinto portuario y, en su caso, por la zona de desarrollo, así como por accesos y áreas de uso común para la navegación interna y afectas a su funcionamiento, con servicios, terminales e instalaciones públicos y particulares para la transferencia de bienes y transbordo de personas entre los modos de transporte que enlaza²³.

Como podemos ver en esta definición, es mucho más amplia y a la vez, concreta que la que teníamos anteriormente.

El artículo 2 de esta Ley nos señala:

Que para los efectos de esta Ley, que se va a entender por Secretaría, Recinto Portuario o Terminal Marina, Instalaciones Portuarias, Servicios Portuarios, Zona

de Desarrollo Portuario, Administrador Portuario, conceptos éstos que no se mencionaban en las otras leyes, con esto, nos ayuda a ampliar nuestro criterio sobre todo lo que interviene en la administración de un puerto o todo lo que integra un puerto.

En el artículo 3 tenemos que resaltar un aspecto muy importante, donde nos daremos cuenta y confirmaremos la importancia que tuvo la creación de esta Ley al delimitar la competencia judicial en caso de suscitarse alguna contraversión con motivo de la aplicación de esta Ley y de la administración y operación portuaria, dice que corresponderá a los tribunales federales conocer de las controversias, sin perjuicio de que, en los términos de las disposiciones legales aplicables, las partes se sometan al procedimiento arbitral.

En este apartado se habla de que a falta de disposición expresa en esta Ley o en los tratados internacionales, se aplicarán:

- 1) Las Leyes de Navegación y Comercio Marítimos de Vías Generales de Comunicación y General de Bienes Nacionales.
- 2) El Código de Comercio
- 3) Las disposiciones de la Legislación Común²⁴.

El Capítulo II nos menciona lo relativo a Puertos, terminales marinas e instalaciones portuarias.

Nos dice que corresponde al Ejecutivo Federal habilitar toda clase de puertos, así como terminales de uso público fuera de los mismos, nos señala que las Secretaría de Desarrollo Social y de Comunicaciones y Transportes a propuesta de esta última delimitarán y determinarán los bienes del dominio público de la federación que constituirán los recintos portuarios de los puertos, terminales y marinas. También la Secretaría de Desarrollo Social, de Comunicaciones y Transporte, se coordinará con los gobiernos de las entidades federativas y de los municipios a efectos de limitar la zona de desarrollo portuario.

En este capítulo encontramos una clasificación de puertos y terminales, más estructurada, la clasificación es la siguiente:

1) Por su navegación en:

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

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

2) Por sus instalaciones y servicios enunciativamente en:

a) comerciales; cuando se dediquen preponderantemente al manejo de mercancías o de pasajeros en tráfico marítimo.

b) Industriales: Cuando se dediquen preponderantemente al manejo de bienes relacionados con industrias establecidas en la zona del puerto o terminal.

c) Pesqueros: cuando se dediquen preponderantemente a manejo de embarcaciones dedicadas a la captura y proceso de la industria pesquera.

d) Turísticos: cuando se dediquen preponderantemente a la actividad de cruceros turísticos y marinas²⁵.

La autoridad en materia de puertos será el Ejecutivo a través de la Secretaría. Esta tendrá ciertas atribuciones que se encuentran en el artículo 16 de la Ley de Puertos.

Este capítulo nos señala que en cada puerto habilitado habrá una capitanía de puerto, ésta va a estar encargada de ejercer la autoridad marítima, esta misma tendrá

ciertas obligaciones que las encontramos en el artículo 17 de esta misma Ley.

III.2. CONCESIONES Y PERMISOS

Considero que este capítulo, junto con el capítulo V, referente a la administración portuaria integral, los considero de gran importancia por lo mismo que comenté al inicio del capítulo, las concesiones y permisos, van muy ligadas a la administración portuaria integral, ya que en el aspecto de concesiones y permisos, se logró un gran avance, este avance es vital ya que de esta manera podemos llevar a cabo una buena administración portuaria.

A continuación realizaré un análisis sobre estos dos apartados ya que los apartados subsecuentes no son de mucha importancia.

Para la explotación, uso y aprovechamiento de bienes del dominio público en los puertos, terminales y marinas, así como para la construcción de obras en los mismos y para la prestación de servicios portuarios sólo se requerirá de concesión o permiso que otorgue la secretaría conforme a lo siguiente:

- 1) Concesiones para la administración portuaria integral.
- 2) Fuera de las áreas concesionadas a una administración portuaria integral.

a) Concesiones sobre bienes del dominio público que además incluirán la construcción de operación y explotación de terminales marinas e instalaciones portuarias.

b) Permiso para prestar servicios portuarios 26.

Nuestra Ley dice que las concesiones para la administración portuaria sólo se otorgarán a sociedades mercantiles mexicanas, para la participación extranjera; en las actividades portuarias será regulado por lo dispuesto en la Ley de la materia.

El plazo por el que se otorgan las concesiones será de 50 años, como podemos ver, este plazo se ha ampliado, antes era de 30 años (Artículo 74, Ley de Vías Generales de Comunicación).

A partir de esta nueva Ley de Puertos, según el artículo 24 de esta misma ley. Las concesiones se otorgarán mediante concurso público. El procedimiento está claramente explicado en este artículo.

El título de concesión deberá tener una serie de requisitos, estos son similares a los que nos marcaban la Ley de Vías Generales de Comunicación, como la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, estos requisitos también está

claramente especificados en el artículo 261 de la Ley de Puertos.

La Secretaría tendrá la facultad de autorizar la cesión total de las obligaciones y derechos derivados de las concesiones, con la excepción de que esta concesión haya estado vigente por 5 años, en ningún caso se podrá ceder, hipotecar, gravar o transferir la concesión o permiso.

El punto que a continuación tocaremos es el referente a la terminación y revocación de las concesiones que tanto las causas de terminación y revocación no eran mencionadas en las otras 2 Leyes que ya mencionamos, al no señalarse estas causas de terminación y revocación, se generaban un gran número de problemas por la misma confusión que existía.

Las causas de terminación están señaladas en el artículo 32 de la Ley en análisis y las de revocación, en el artículo 33. Las causas de terminación son 6 y las de revocación son 14.

* Para revocar una concesión se tiene que seguir este procedimiento:

La Secretaría notificará al titular o a su representante legal, del inicio del procedimiento y de las

causas que motivan y le otorgará un plazo de 15 días hábiles contados a partir de la fecha de la notificación para hacer valer sus defensas y presentar las pruebas que las apoyen.

Una vez aportadas las pruebas o elementos de defensa, o transcurrido el plazo sin que se hubieren presentado la Secretaría dictará la resolución que corresponda en un plazo no mayor de 30 días hábiles²⁷.

Explicado lo relativo a concesiones y permisos pasaremos a lo relativo a la administración portuaria integral:

Va a existir administración portuaria integral cuando la planeación, programación, desarrollo y demás actos relativos a los bienes y servicios de un puerto, se encomienden por su totalidad a una sociedad mercantil, mediante la concesión para el uso, aprovechamiento y explotación de los bienes y la prestación de los servicios respectivos²⁸.

La administración portuaria integral es autónoma en su gestión operativa y financiera.

El artículo 40 de nuestra Ley establece en una forma muy clara los derechos y obligaciones de los administradores portuarios.

El administrador portuario se debe de sujetar a un programa maestro de desarrollo portuario, este programa será parte integrante del título de concesión y deberá contener:

- 1) Los usos, destinos y modos de operación previstos para las diferentes zonas del puerto o grupos de ellos.
- 2) Las medidas y previsiones necesarias para garantizar una eficiente explotación de los espacios portuarios, su desarrollo futuro y su conexión con los sistemas generales de transporte²⁹.

Con relación a este programa maestro de desarrollo portuario se crea una comisión consultiva y el administrador portuario deberá informarle sobre cualquier cambio en el puerto, así como obedecer sus recomendaciones. Esta comisión va a estar formada por representantes de los gobiernos estatales y municipales, así como de las cámaras de comercio e industria de la región, de los usuarios, del administrador portuario y por los sindicatos, esta comisión cesionará por lo menos una vez cada tres meses y sus resoluciones se tomarán por mayoría de votos.

Los capítulos o apartados subsecuentes no son de gran importancia y considero que no es necesario hacer una explicación tan profunda, ya que se explican por sí solos,

estos capítulos se refieren uno a la operación portuaria, que cabe mencionar dentro de este capítulo la clasificación de los servicios portuarios:

- 1) Servicios a las embarcaciones para realizar sus operaciones de navegación interna, tales como el pilotaje, remolque, amarre de cabos y lanchaje.
- 2) Servicios generales a las embarcaciones, como el avituallamiento, agua potable, combustible, comunicación, electricidad, recolección de basura o desechos y eliminación de aguas residuales.
- 3) Servicios de maniobras para la transferencia de bienes o mercancías, como la carga, descarga, alijo, almacenaje, estiba y acarreo dentro del puerto³⁰.

Los actos y contratos relativos a los servicios portuarios serán de carácter mercantil.

Los contratos de cesión parcial de derechos y los de prestación de servicios, deben de contener ciertos requisitos que los encontramos en el artículo 51 de la Ley de Puertos.

Es importante aclarar que en cada puerto con administración portuaria integral se deberá constituir un

comité de operación que estará integrado por el administrador portuario, el capitán de puerto, representantes de los usuarios, de los prestadores de servicios, será presidido por el administrador portuario y cesionará por lo menos, una vez al mes³¹.

El artículo 58 menciona qué clase de recomendaciones emite el comité de operación.

Los siguientes tres capítulos hablan sobre los precios y tarifas, verificación y sanciones, podemos decir que estos apartados no merecen de una explicación, ya que su propio nombre nos dice todo.

III.2. DE LA NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMOS

Como vimos en nuestro capítulo anterior, se analizó la Ley de Puertos, con el objeto de darnos cuenta, cómo ha ido progresando nuestra legislación para la gran apertura comercial por la cual estamos atravesando, en el siguiente apartado analizaré la parte correspondiente a la navegación y al comercio marítimo, ya que también ha entrado en vigor una nueva Ley de Navegación, que ya habíamos mencionado su vigencia a partir de enero del 94, esta nueva Ley es más concreta, ya que nos encontramos con un marco jurídico más definido, esto con el propósito de evitar tanto litigio innecesario, que por la misma razón expuesta en el párrafo anterior, no existía un marco jurídico claro, encontrábamos diversas lagunas de la Ley.

A continuación analizaré de una forma muy general la nueva Ley de Navegación, exponiendo algunas diferencias con la Ley anterior.

Para entender mejor esta Ley es necesario entender algunos términos que se repiten una y otra vez, y que no se encontraban claramente explicados en la Ley anterior.

Estos términos son:

a) 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 explotación de recursos naturales, incluyendo a las plataformas fijas, con excepción de la instalación portuaria aunque se internen en el mar.

b) Comercio marítimo.- La adquisición, operación y explotación de embarcaciones con objeto de transportar por agua personas, mercancías o cosas, o para realizar en el medio acuático una actividad de exploración, explotación o captura de recursos naturales, construcción o recreación.

c) Embarcación.- Toda construcción destinada a navegar, cualquiera que sea su clase y dimensión.

d) Marina Mercante Mexicana.- El conjunto formado por las embarcaciones mercantes mexicanas y su tripulación, las empresas navieras mexicanas y las agencias navieras consignatarias de buques en puertos mexicanos.

e) Navegación.- La actividad que realiza una embarcación

para trasladarse por agua de un punto a otro, con rumbo y fines determinados.

f) Secretaría.- La Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

g) Vías generales de comunicación por agua o vías navegables.- El mar territorial, los ríos, las corrientes, vasos, lagos, lagunas y esteros navegables, los canales que se destinen a la navegación; así como las superficies acuáticas de los puertos, terminales y marinas y sus afluentes que también lo sean³².

Una de las reformas de mayor trascendencia, es la referente a la jurisdicción, en la Ley anterior no se especificaba con claridad, a qué Tribunales correspondía conocer de las controversias sobre asuntos relacionados con el Derecho Marítimo. Se tenía que acudir a la Constitución, específicamente a su artículo 104 fracción II que a la letra dice:

"Corresponde a los Tribunales de la Federación conocer de todas las controversias que versen sobre derecho marítimo".

Como podemos ver, este era el único apoyo que tenían las partes, pero ahora con la nueva Ley se nos especifica con una gran claridad, en su artículo 3o. la competencia específica de los Tribunales Federales para conocer esta clase de controversias, sin perjuicio de que en los términos de las disposiciones aplicables las partes sometan sus diferencias a decisión arbitral.

Siguiendo dentro del punto de la jurisdicción, las embarcaciones mexicanas estarán sujetas al cumplimiento de la legislación mexicana, aún cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana, sin perjuicio de la observancia de la Ley extranjera, cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción.

Las embarcaciones extranjeras que naveguen en aguas interiores y zonas marinas mexicanas quedan sujetas, por ese solo hecho, a la jurisdicción y al cumplimiento de la legislación mexicana 33.

Las Leyes que se podrán aplicar supletoriamente a falta de disposición expresa son las siguientes:

1) La Ley General de Bienes Nacionales Federal del Mar y de Puertos.

2) Código de Comercio.

3) Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común y para toda la República en Materia Federal y Federal de Procedimientos Civiles.

4) Los usos y las costumbres marítimas internacionales³⁴.

El capítulo II de esta Ley es lo relativo a la autoridad marítima, como todos sabemos, la autoridad radica en el Ejecutivo Federal, este la ejerce a través del

1) La Secretaría (Marina), por sí o a través de las capitanías de puerto.

2) Los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas.

3) El Cónsul mexicano en el extranjero acreditado en el puerto o lugar en el que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana, para los casos y efectos que esta Ley determine³⁵.

Los siguientes 2 artículos, 7 y 8, mencionan las atribuciones tanto de la Secretaría como de la capitania de Puerto, estas atribuciones no hace falta explicarlas ya que por sí solas se explican, es conveniente mencionar que estas atribuciones han sido ampliadas, esto con el propósito de darles una mayor autonomía al momento de realizar sus funciones.

El Título Segundo es referente a la Marina Mercante y el Capítulo I es sobre el abanderamiento y matrícula de embarcaciones, este capítulo también ha sido ampliado para su mayor comprensión, ya que incluye una clasificación para la matriculación de embarcaciones y artefactos navales, también nos dice que son embarcaciones y artefactos navales mexicanos los abanderados y matriculados en alguna capitania de puerto, a solicitud de su propietario o naviero, previa verificación de las condiciones de seguridad del mismo y presentación de la dimisión de bandera del país de origen³⁶.

Las embarcaciones o artefactos navales se deben de inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional para que se le expida su "Certificado de Matricula", el original de éste debe permanecer a bordo de la embarcación como documento probatorio de su nacionalidad mexicana³⁷.

La clasificación de la que hablaba en los párrafos anteriores es la siguiente:

I) Por su uso:

- a) De transporte de pasajeros
- b) De transporte de carga
- c) De pesca
- d) De recreo y deportivas
- e) Especiales que incluyen las dragas, remolcadores, embarcaciones de salvamento y seguridad pública y otras no comprendidas en los incisos anteriores
- f) Artefactos navales.

II) Por sus dimensiones en:

a) Buque o embarcación mayor: Toda embarcación de quinientas unidades de arqueo bruto o mayor, que reúna las condiciones necesarias para navegar;

b) Embarcación menor: La de menos de quince metros de eslora, cuando no sea aplicable la medida por arqueo³⁸.

Los siguientes artículos (10, 11, 12, 13), nos explican quiénes podrán abanderar, matricular, registrar embarcaciones y artefactos navales, en uno de estos artículos, específicamente en el 11, se menciona el "pasavante", éste es un permiso provisional en lo que se tramita la matrícula; en los siguientes dos artículos se habla de qué embarcaciones se consideran de nacionalidad mexicana y qué vigencia tiene el certificado de matrícula, así como en que casos se puede cancelar.

Nuestro siguiente capítulo es sobre el Registro Público Marítimo Nacional, la Secretaría es la que tiene a cargo este registro, entre los documentos que se pueden inscribir, tenemos los certificados de las matrículas de las embarcaciones, los contratos de adquisición, éstos nada más

por citar un ejemplo, ya que los demás documentos se encuentran claramente especificados en el artículo 14 de esta misma Ley, dentro de este mismo artículo, se hace hincapié en que los actos y documentos que conforme a esta Ley deban registrarse y no se registren, sólo producirán efectos entre los que los otorguen; pero no podrán producir perjuicios a terceros, el cual sí podrá aprovecharlos en lo que le fueren favorables.

Para comprender mejor nuestro siguiente capítulo, primero debemos conocer el concepto de naviero o empresa y otros conceptos también de gran importancia.

"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 constituya su actividad principal" ³⁹.

"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 operación⁴⁰.

"El operador es la persona física o moral que por tener la calidad de naviero o armador celebra a nombre propio, los contratos de transporte por agua para la utilización del espacio de las embarcaciones que él a su vez, haya contratado"⁴².

"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" .

En este mismo capítulo se mencionan los requisitos para actuar como naviero o empresa naviera, estos requisitos lo encontramos en el artículo 17 de esta misma Ley.

Es necesario especificar quiénes son los propietarios y copropietarios de las embarcaciones, éstos son los armadores, salvo prueba en contrario.

El siguiente capítulo se refiere a los agentes navieros en específico, al igual que en el capítulo anterior,

es de suma importancia conocer el concepto de agente naviero.

"1) El agente naviero general es una persona física o moral que actúa en nombre de un naviero y operador como mandatario o comisionista mercantil y está facultado para representar a su mandante o comitente en los contratos de transporte de mercancías y de fletamiento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende"⁴³.

"El agente naviero consignatario de buques es la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u operador con carácter de mandatario o comisionista mercantil para todos los actos y gestiones que se le encomienden en relación a la embarcación en el puerto de consignación"⁴⁴.

Cuando el agente naviero general falte, el agente naviero consignatario podrá recibir notificaciones, aún de emplazamiento en representación del naviero.

En los artículos siguientes se mencionan los

requisitos para actuar como agente naviero, así como en qué casos el agente naviero consignatario de buques actúa como representante del naviero ante las autoridades federales en el puerto, se mencionan las funciones que podrá desempeñar.

El Capítulo V que es todo lo relativo a la tripulación considero que no es necesario darle una mayor explicación de la que la misma Ley ya le dió, ya que solamente menciona el personal de una embarcación, qué nacionalidad debe tener, el número de tripulantes, así como las funciones del capitán quien será la primera autoridad a bordo de la embarcación.

El Capítulo VI, aunque parezca que no tiene importancia, si la tiene, ya que antes de que entrara en vigor esta Ley, surgían diversos problemas entre el personal de la marina con los mismos patrones, ya que el personal exigía una educación marítima mercante, para prestar un mejor servicio, el mismo capítulo VI explica en qué forma se realiza esta educación.

Nuestro siguiente título, el título tercero, se refiere a la navegación, este título lo considero de gran importancia y tomando en cuenta esto, transcribo a la letra 2

artículos que son referentes a la operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura y en navegación interior, antes de pasar a la transcripción es necesario saber lo que es la navegación de altura, interior y de cabotaje:

" 1) Interior: Dentro de los límites de los puertos o en aguas interiores mexicanas, como lagos, lagunas, presas, ríos y demás cuerpos de agua tierra adentro.

2) De cabotaje: Por mar entre puertos o puntos situados en zonas marinas mexicanas y litorales mexicanos.

3) De altura: Por mar entre puertos o puntos localizados en territorio mexicano o en las zonas marinas mexicanas y puertos o puntos situados en el extranjero, así como entre puertos o puntos extranjeros" ⁴⁵.

"ARTICULO 33.- La operación o explotación de embarcaciones en navegación de altura, que incluye

el transporte y el remolque marítimo internacional está abierta para los navieros y las embarcaciones de todos los países, cuando haya reciprocidad, en los términos de los tratados internacionales.

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá reservar, total o parcialmente, determinado transporte internacional de carga de altura, para que solo pueda realizarse por empresas navieras mexicanas, con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de libre competencia y se afecte la economía nacional".

"ARTICULO 34.- La operación y explotación de embarcaciones en navegación interior está reservada a navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas.

- Cuando no existan embarcaciones mexicanas adecuadas y disponibles, o el interés público lo exija, la Secretaría podrá otorgar a navieros mexicanos, permisos temporales de navegación para operar y explotar con embarcaciones extranjeras, o en caso de no existir navieros mexicanos interesados, podrá otorgar estos permisos a empresas navieras extranjeras.

La operación y explotación de embarcaciones en navegación de cabotaje, podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros, con embarcaciones mexicanas o extranjeras. En el caso de navieros o embarcaciones extranjeras, se requerirá permiso de la Secretaría, previa verificación de que existan condiciones de reciprocidad y equivalencia con el país en que se encuentre matriculada la embarcación y con el país donde el naviero tenga su domicilio social y su sede real y efectiva de negocios.

La operación y explotación en navegación interior y de cabotaje de cruceros turísticos así como de dragas y artefactos navales para la construcción, conservación y operación portuaria podrá realizarse por navieros mexicanos o extranjeros..

La Secretaría, previa opinión de la Comisión Federal de Competencia, podrá resolver que total, o parcialmente determinados tráficos de cabotaje, sólo puedan realizarse por navieros mexicanos con embarcaciones mexicanas o reputadas como tales, cuando no se respeten los principios de competencia y se afecte la economía nacional".

**ESTA TESIS NO DEBE
SALIR DE LA BIBLIOTECA**

Este capítulo nos hace mención de que los navierres para la explotación de embarcaciones en servicio de navegación interior y de cabotaje, van a requerir permiso de la secretaría para prestar los servicios que se mencionan en el artículo 35.

El Capítulo II se refiere al arribo y despacho de embarcaciones.

"Arribada: Se considera arribada la llegada de una embarcación al puerto o a un punto de las costas o riberas procedente de un puerto o punto distinto, independientemente de que embarque o desembarque personas o carga y se clasifica en:

- 1) Prevista: La consignada en el despacho de salida del puerto de procedencia.
- 2) Imprevista: La que ocurra en lugares distintos al previsto en el despacho de salida, por causa justificada debidamente comprobada.
- 3) Forzosa: La que se efectúe por mandato de Ley, caso fortuito o fuerza mayor" 46.

La Autoridad Marítima para autorizar el arribo a puerto a las embarcaciones exige ciertos documentos que están claramente enunciados en el artículo 39 de esta misma Ley.

Debemos también conocer el concepto de recalada, y éste es:

"La aproximación de las embarcaciones a las costas o riberas, para reconocerlas o rectificar la posición prosiguiendo el viaje"⁴⁷.

Se enuncian los requisitos para el despacho de las embarcaciones, así como cuando se puede negar este despacho, aquí si cabe mencionar algunas de las causas:

- 1) Orden de autoridad judicial o Tribunal Laboral.
- 2) Orden de las autoridades administrativas federales.

Los capítulos siguientes nos hablan sobre el pilotaje, remolque, maniobra en puerto, señalamiento marítimo y ayudas a la navegación, así como de la inspección naval, considero que no es necesario hacer una mayor explicación, ya que éstos capítulos se explican por si solos.

Otro capítulo que aparentemente no tiene importancia es el de la prevención de la contaminación marina, ya que en los tiempos que estamos viviendo, existe un gran problema ecológico, con la introducción de este capítulo, se trata de concientizar un poco a los propietarios de las embarcaciones para que tomen las medidas necesarias de seguridad, higiene, etc.

El Título Cuarto es relativo a la propiedad de las embarcaciones, antes de meternos más en el tema es necesario saber qué es una embarcación:

"Es un mueble sujeto a lo establecido en esta Ley y demás disposiciones de Derecho Común sobre bienes muebles" 48.

"La embarcación comprende: El casco, maquinaria, las pertenencias y accesorios fijos o móviles, todos éstos destinados de una manera permanente a la navegación y al ornato de la embarcación, todo esto constituye una universalidad de hecho. Existen formas de adquisición de embarcaciones, además de las formas que establece el Derecho

Común, existen otras formas, que son:

- 1) Contrato de construcción en los términos de esta Ley.
- 2) Dejación válidamente aceptada por el asegurador.
- 3) Buena presa calificada por el Tribunal competente, conforme a las reglas del Derecho Internacional.
- 4) Decomiso.
- 5) Derecho de angaria, mediante indemnización y de acuerdo a las reglas de Derecho Internacional.
- 6) Abandono" 49.

El artículo 71 de esta misma Ley nos dice sobre qué modalidades se podrá trasladar una embarcación en construcción.

Ahora veremos lo relativo a la copropiedad marítima.

El derecho de propiedad sobre la misma se considerará dividido en cien quirates, estos sin perder su unidad ni su proporcionalidad podrá a la vez, ser objeto de copropiedad. Para las reparaciones que importen más de la mitad del valor de la embarcación o para la hipoteca de ésta, las decisiones tienen que ser tomadas por lo menos por una mayoría de setenta y cinco quirates, para la venta de la embarcación las decisiones deberán ser tomadas por unanimidad, cuando no se alcance la mayoría requerida para tomar las decisiones el Juez podrá tomarlas a petición de alguno de los quiratarios.

El siguiente capítulo es sobre el amarre, abandono y desguace de embarcaciones, también considero que no requiere de mayor explicación, que la que la Ley le ha dado.

Nuestro siguiente capítulo es acerca de los privilegios marítimos sobre las embarcaciones y artefactos navales.

"Los privilegios sobre las embarcaciones van a otorgar al acreedor el derecho de preferencia para hacerse pagar su crédito en relación con los demás

acreedores según el orden siguiente:

- 1) Los sueldos y otras cantidades debidas a la tripulación de la embarcación.
- 2) Los créditos derivados de las indemnizaciones por causa de muerte o lesiones corporales sobrevenidas en tierra o agua.
- 3) Los créditos por la recompensa por el salvamento de la embarcación.
- 4) Los créditos a cargo de la embarcación derivados del uso de la infraestructura portuaria.
- 5) Los créditos derivados de las indemnizaciones por culpa extracontractual" 50.

Los privilegios marítimos se extinguirán por el transcurso de un año, a partir del momento que éstos se hicieren exigibles.

La extinción del privilegio no implica la de

crédito o de indemnización.

El artículo 84 nos señala cuáles son los privilegios marítimos sobre la embarcación en construcción.

"Privilegios marítimos sobre las mercancías transportadas:

- 1) Fletes y sus accesorios, los gastos de carga, descarga y almacenaje.
- 2) Extracción de mercancías naufragadas.
- 3) Reembolso de los gastos y remuneraciones por salvamentos en el mar" 51.

HIPOTECA MARITIMA

Este capítulo también se encuentra claramente explicado, solamente hay que hacer hincapié sobre la acción hipotecaria que prescribirá en 3 años y que "El gravamen real de la hipoteca pasará inmediatamente después de los privilegios marítimos enumerados en el artículo 80 de la Ley

de Navegación, y tendrán preferencia sobre cualquier otro crédito que pudiera gravar a la embarcación o artefacto naval".

Los siguientes capítulos son referentes a los contratos de fletamento, contrato de transporte de mercancías por agua y contrato de transporte de pasajeros por agua, claramente explicados en la misma Ley.

Nuestro último Título es referente a los riesgos y accidentes de la Navegación, que comprende Abordaje, Averías, Salvamento, Hundimiento y Remoción, Derrelictos Marítimos, Responsabilidad Civil, Investigación de Accidentes Marítimos; todo esto también claramente explicado en la misma Ley.

Para finalizar con el análisis de la Ley y después de la comparación y estudio de la Ley anterior y la vigente, nos lleva a la conclusión de que todavía nos hace falta un gran camino por recorrer en esta materia, por esta razón en nuestro siguiente capítulo (IV), consideré necesario realizar una revisión de la Legislación Marítima Mexicana y los Convenios Internacionales; esto con la finalidad de aportar y despertar el ánimo de las Autoridades de seguir trabajando en la reforma de nuestra Legislación en materia marítima.

CAPITULO IV
LA REVISION DE LA LEGISLACION MARITIMA MEXICANA Y
LOS CONVENIOS INTERNACIONALES

Al inicio de la reestructuración de la Legislación Marítima Mexicana, fué necesario hacer una revisión de los Tratados Internacionales suscritos por México en esa materia, encontrándonos que por lo que respecta a aquellos Tratados de carácter técnico, México se encontraba incorporado a los más importantes, sin embargo, por lo que toca a los Tratados de carácter comercial, estábamos al margen de la mayoría de ellos, lo que imponía una cuidadosa revisión de los mismos para poder determinar cuáles eran compatibles con nuestra política marítima, nuestra tradición marítima y nuestras costumbres y cuáles no reunían esas características, haciéndolos incompatibles con nosotros.

El estudio minucioso a que se refiere el párrafo anterior nos llevó a la conclusión de que en diversas materias deberíamos incorporar a nuestra legislación diversos tratados internacionales cuya ausencia nos hacía sumamente vulnerables a los avatares del mar y en consecuencia, la falta de ratificación de esos tratados colocaba a México en

una situación de desventaja. En otros casos se llegó a la conclusión de que debían incorporarse los principios esenciales de algunos tratados internacionales, más no la totalidad de los mismos, para evitar contradicciones con nuestros sistemas. Por último, en otros casos se llegó a la conclusión de no adoptar determinados tratados.

Para una mejor comprensión de la actuación de México respecto de cada caso particular, procederemos al análisis por separado de cada una de estas Convenciones Internacionales.

CONVENCION SOBRE LA INSCRIPCION DE BUQUES DE 1986.-

Esta Convención se encontraba ya aprobada y ratificada por México y promulgada en nuestro país, sin embargo, nuestra legislación interna no concordaba con los conceptos de la misma, por lo que hubo que hacer una adecuación clara y precisa de las normas de nuestra legislación interna que fuera congruente con esta Convención Internacional y así los capítulos de matrícula de abanderamiento y del Registro Público Nacional contemplan y

aceptan los principios derivados de esta Convención, y más aún, regulan ciertas específicas situaciones como la inscripción de buques otorgados en fletamento a casco vacío y operados por empresas de un país diferente al de su pabellón. Asimismo, se planea que la reglamentación de éstos capítulos de la Ley sean perfectamente acordes, tanto con los mismos capítulos como con la Convención Internacional de que se trata.

EL CONVENIO SOBRE SALVAMENTO MARITIMO DE 1989.-

Este Convenio se encontraba también ratificado y promulgado por México, pero al igual que el Convenio anterior, no se encontraba acorde con nuestra legislación interna, que entre otras cosas no contemplaba la remuneración especial por salvamento para prevenir daños ecológicos. Igualmente hubo que realizar una labor de concordancia entre la Ley de Navegación y el Tratado de referencia para que ambos llegasen a integrar una unidad de conceptos en la materia.

CONVENIO SOBRE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS DE 1993.-

En este caso, México aceptó la enumeración de

privilegios tal y como se contenían en este Tratado Internacional, sin embargo, como el mismo se preveía la posibilidad de que el salvamento pudiese convertirse en un super privilegio, en primer lugar y antes inclusive que los propios salarios de los trabajadores, y ante la imposibilidad de adoptar el tratado con reservas porque el texto del mismo no lo permitía, se optó por incorporar a nuestra legislación interna los mismos privilegios marítimos contemplados en el Tratado y en el mismo orden, con exclusión de la posibilidad de pasar el salvamento antes que todos ellos. El resto de los conceptos contenidos en este Tratado quedaron también dentro de nuestra legislación interna, favoreciendo en esa forma el financiamiento para el fomento de la Marina Mercante Nacional, por este motivo, considero necesario abundar más sobre este Convenio, explicando sus antecedentes, principios fundamentales, así como su aplicación.

**CONVENIO INTERNACIONAL · SOBRE PRIVILEGIOS E HIPOTECAS
MARITIMOS CELEBRADO EN BRUSELAS, EL 10 DE ABRIL DE 1926.**

Antecedentes.-

El Comité Marítimo Internacional hizo un proyecto de Convención para efectos de unificación de

criterios, respecto a privilegios e hipotecas. Este proyecto se llevó a cabo en la Ciudad de Bruselas en 1926, y su objetivo es obtener la validez internacional de las hipotecas o prendas de ciertos Privilegios, en el ámbito de los países signatarios. Se les quizo dar, entre los países contratantes, una eficacia real al préstamo hipotecario, estableciendo un número limitado de privilegios y fijándoles una duración máxima.

Como naciones representantes figuran: Gran Bretaña, Bélgica, Dinamarca, Estonia, Francia, Alemania, Holanda, Hungría, Italia, Japón, México, Noruega, Polonia, Rumania, España, Suecia y Yugoslavia.

Ahora bien, trataré de explicar con mayor amplitud, a lo que se trató de llegar con esta unificación internacional; el reconocimiento y seguridad de los créditos hipotecarios sobre el buque, teniendo éste que realizar navegaciones durante las cuales pueden surgir necesidades en otros países, que den origen a nuevos créditos con acreedores extranjeros, originaban conflictos difíciles de solucionar, por lo que se trató de formar esta unificación.

Esta necesidad la propugnó el Instituto de Derecho

Internacional en la sesión de Bruselas de 1885, y que fue planteada en las conferencias de Hamburgo (1902), de Amsterdam (1904), de Liverpool (1905), Venecia (1907) y en la tercera Conferencia de Bruselas de 1909. En la Conferencia Diplomática de Bruselas de 1922, se votó un proyecto que fue modificado posteriormente, y en la Conferencia de 1926, objeto de nuestro estudio, en Bruselas, se firmó el Convenio para la unificación de Ciertas Reglas Relativas a los Privilegios e Hipotecas Marítimos.

Considero acertado, el principio del Convenio en cuanto a la hipoteca, que es el reconocer la validez y efectos de la constituida sobre buque, en cualquier país signatario, siempre que aquella haya tenido la suficiente publicidad en lo relativo al conflicto de los privilegios marítimos, también se estableció una unificación de reglas.

Por tanto, el Convenio de 1926 representa un esfuerzo para unificar la variedad de reglas internacionales y, a la vez, reducir en lo posible, el número de privilegios, restaurando el valor real del crédito hipotecario.

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DEL CONVENIO

Ahora, diré que entre los principios más relevantes que a nuestro juicio estableció el Convenio, fueron las cinco categorías de privilegios marítimos internacionales y las Leyes nacionales no pueden desconocer su existencia, ni alterar su orden, pero las legislaciones nacionales pueden crear otros privilegios de segundo orden, que ocupan rango después de las hipotecas o mortgages. Estos privilegios preferentes de carácter internacional son:

1. Los gastos de justicia y otros incurridos en interés común de los acreedores para la conservación del buque; derecho de puerto, de faros, de tonelaje, practicafe, guardería y conservación; tasas e impuestos públicos de la misma especie.
2. Créditos por los contratos de la dotación al servicio del buque.
3. Remuneraciones, asistencia y salvamento y la contribución a las averías comunes.

4. Indemnización por abordaje o accidentes de la navegación por lesiones de pasajeros o pérdida de equipajes.
5. Créditos por reparaciones, aprovisionamientos, etc., en virtud de contratos celebrados por el capitán, fuera del puerto de matrícula, para las necesidades reales de la navegación y conservación del buque.

La clasificación se hace por cada viaje, y los créditos privilegiados por el último viaje tienen preferencia a los de los viajes precedentes; los que se refieren al mismo viaje, se clasifican en el orden establecido por el Convenio. Las remuneraciones debidas por asistencia y los créditos por suministros y reparaciones, se clasifican en orden inverso de sus fechas de creación.

Se reconoce en el Convenio, el derecho de los acreedores privilegiados a subsistir su crédito sobre el buque, en manos de un adquirente. No están sometidos a prescripción alguna de publicidad, y se extinguen en el plazo de un año, a partir de la exigibilidad del crédito.

Hago hincapié en que, de los cinco grupos de créditos preferentes antes enumerados, el último tiene la

máxima importancia, a los efectos de la explotación del buque, en interés de proveedores, reparadores, etc., a los que da facilidades en el cobro de suministros y reparaciones, con la garantía del buque.

Determinaré para una mayor comprensión del tema, las condiciones que debe reunir un crédito resultante de un contrato o aún de una simple operación para adquirir este carácter privilegiado:

- a) El contrato o la operación deben ser realizados por el capitán. No engendra este privilegio, el contrato celebrado por el mismo propietario.
- b) El acto generador del crédito debe ser realizado por el capitán fuera del puerto de matrícula del buque. Van implícitamente unidos, todos los gastos incurridos antes de la expedición, para equipo, aprovisionamientos, etc.
- c) El capitán tiene que actuar dentro de sus poderes legales.
- d) El crédito tiene que obedecer a necesidades reales de la conservación del buque o de la continuación del viaje.

Propongo el ejemplo siguiente para ilustrar mejor lo anterior:

Una caldera del buque sufre averías; es necesario repararlas, pero no es indispensable proceder inmediatamente a la reparación en el puerto en el que se ha observado el deterioro, pudiendo ser retardada la reparación hasta el retorno del buque al puerto de matrícula. Si a pesar de esto, el capitán hace efectuar la reparación en el extranjero, el crédito por el precio de coste no será privilegiado por no constituir una necesidad inmediata.

APLICACION DEL CONVENIO.

El Convenio de 1926 se aplica en cada uno de los estados signatarios del mismo, cuando el buque gravado con cargos de carácter real, depende de un estado signatario. Las Leyes nacionales pueden extender su aplicación a otros casos. El Convenio no se aplica a buques públicos exclusivamente afectos a un servicio público, pero se puede aplicar a los que realicen un servicio comercial. De esto, concluyo que el Convenio permanece más bien en un nivel de comercio, y no se inmiscuye en las funciones públicas de cada país, ni en

operaciones marítimas que tengan que ver con actos de gobierno, lo cual nos parece que contribuye a que el presente Convenio, goce de mayor fuerza.

Ahora bien, continuaré con el enfoque que, a mi juicio, el Convenio en cuestión le da a los privilegios; pues bien, hay dos rangos de privilegios: los especialmente reconocidos por la Convención y los establecidos por las leyes nacionales. Esta distinción consiste en que sólo los primeros pueden ser preferidos a la hipoteca; los del segundo grupo, en cambio, deben ceder al acreedor hipotecario.

Por ende, se plantea el problema de la concurrencia, vencimiento coetáneo o sensiblemente coetáneo, de número plural de obligaciones dimanantes de créditos. De aquí la importancia de estudiar los sistemas con arreglo a los cuales, los problemas de concurrencia se resuelven en Derecho Marítimo, en la medida en que éste constituya excepción o diversidad con respecto al terrestre.

Rige en la actualidad, el criterio de clasificación de los créditos, de modo que, resulten agrupados con arreglo a ciertas categorías, y así, una vez cubiertos los de

categoría preferente, pasan a ser cubiertos, los de inmediata inferior y así sucesivamente.

El fundamento jurídico de la adopción del criterio de la Prelación de Créditos, como se llaman en Derecho, estriba en que algunos son preferentes, per se, es decir, por su propia esencia, en el sentido de que, de no haber sido contraídas tales obligaciones, no hubiera habido posibilidad alguna de seguir adelante con la explotación normal del buque, en tanto que otros resultan preferentes por la calificación personal del acreedor, como serán los créditos a favor del Estado, estimado siempre como persona de rango supremo; créditos de índole social dentro de la tónica máxima de estimación de cuanto a los derechos dimanantes del trabajo personal hace referencia.

Ahora, comentaré algunos artículos del Convenio en cuestión, con el objeto de que este tema sea más comprensible.

El artículo 10. consagra la validez de las hipotecas y prendas constituidas de acuerdo con las Leyes de la nacionalidad del buque aplicando el principio de que estas

normas deben regir todo lo referente a derechos reales.

O sea que el artículo 1o. determina que las hipotecas, mortgages y prendas sobre buques, constituidas regularmente según las Leyes del Estado contratante a que el buque pertenece, e inscritas en un Registro Público, ya de la jurisdicción del puerto de registro, ya de una Oficina Central, serán consideradas válidas y respetadas en los demás países contratantes.

Las hipotecas y prendas sobre buques constituidas de acuerdo a los requisitos establecidos en el artículo 1o., tienen prioridad inmediata después de los créditos privilegiados reconocidos por la Convención.

Luego, el artículo 2o. enumera créditos privilegiados sobre el buque y flete, incluyendo aquellos que la doctrina y la legislación comparada consideran que deben tener ese carácter, ya que, salvo las medidas de protección de la Marina Mercante, y en casos muy especiales, las necesidades de la navegación, el fundamento que justifica la preferencia en el cobro para ciertos créditos, no varía de un país a otro.

En el artículo 5o., se dispone la prioridad en el orden indicado, de los créditos agrupados en un mismo inciso, y la preferencia en algunos casos, en orden inverso al de las fechas en que se originaron.

El artículo 9o. establece que los privilegios se extinguen al cumplirse el plazo de un año, pasando éste a ser un crédito común. También se declara cuándo debe empezar a correr dicho plazo.

Por tanto, si se inicia la acción por reconocimiento o ejecución del crédito antes del año, debe considerarse interrumpido el plazo, por la imposibilidad de obtener, en caso de ser cuestionado el crédito, el reconocimiento antes de la expiración del término. Esta interpretación se encuentra fundamentada por lo dispuesto en los párrafos finales del articulado.

La Convención se aplica en cada estado contratante, cuando el buque sobre el cual se pretende ejercer el privilegio, enarbola el pabellón de otro Estado contratante, pudiendo resolver los Estados, la aplicación de la Convención en favor de los nacionales de un Estado no contratante.

REGLAS DE LA HAYA-VISBY

Uno de los temas más polémicos de la nueva legislación marítima, sin duda lo fue el relativo a adoptar la posición de México frente a la regulación del transporte marítimo mediante conocimiento de embarque. Es de todos conocido que la opción a nivel mundial en este tema, desde hace tres décadas, ha sido el de manejar su transporte marítimo internacional mediante conocimiento de embarque bajo el esquema de las Reglas de la Haya, modificadas por el protocolo de Visby o el de las Reglas de Hamburgo. Es bien sabido también que los países con flotas desarrolladas o que intentaban fomentar el desarrollo de sus flotas mercantes, por razones lógicas debían de inclinarse ante el esquema de las Reglas de La Haya-Visby, que conservaban el equilibrio de intereses entre la carga y el transportista desde principios de siglo y que de hecho, se aplicaba en más del 90% del comercio marítimo internacional en el mundo. Este sistema contenido en las originales Reglas de La Haya había sido revisado recientemente en el año de 1968 en el protocolo de Visby, por lo que en estas reglas y su protocolo se resolvía ya la problemática actual en este tipo de transporte.

Paralelamente a este sistema se inició una

corriente de los países que careciendo de flota, son eminentemente importadores y ajenos a cualquier desarrollo de flota marítima, países éstos que intentaban romper el equilibrio entre carga y transporte que de mucho tiempo atrás existía a través de las reglas de La Haya y legislaciones de ellas derivadas. En este estado de cosas, estos países, a través de la UNCTAD y la UNCITRAL lograron en la década de los setentas y concretamente, el 31 de marzo de 1978, la firma de un Tratado Internacional en Hamburgo que contenía lo que más adelante se conoció como Reglas de Hamburgo y que marcaba un significativo proteccionismo a los intereses de la carga en detrimento de los intereses del transportista, rompiendo así la añeja, tradicional y de rancio abolengo equidad de las Reglas de La Haya. Esta Convención, a la fecha en que se discutió la posibilidad de incorporación a nuestra legislación sólo representaba la ratificación de países de aproximadamente el 2% del total de la flota mundial y dentro de los cuales, la gran mayoría no se encontraba dentro de los socios comerciales tradicionales de México.

En este estado de cosas, a la hora de tomar la decisión respecto al rumbo a seguir entre las Reglas Haya-Visby y las Reglas de Hamburgo, México tuvo que rendirse ante lo evidente, adoptar las Reglas La Haya-Visby en razón a

su aplicación en más del 90% de la flota mundial y de que nuestros socios comerciales, en su gran mayoría, regulaban el transporte marítimo internacional a través de este instrumento. La decisión cayó por su peso y México adoptó este documento. Para comprender mejor el siguiente Convenio, es necesario, primero entender lo referente a la Responsabilidad Civil; asimismo, antes de pasar al análisis del Convenio, hago una breve explicación sobre la Limitación de Responsabilidad.

RESPONSABILIDAD CIVIL

"ARTICULO 131.- El propietario de un buque, al ocurrir un siniestro será responsable de todos los daños que le sean imputables causados a terceros por la explotación de dicho buque o por la carga derramada o descargada desde el buque a resultas del siniestro, así como de las medidas tomadas para prevenir o minimizar esos daños.

Todos los buques que naveguen en las zonas marinas mexicanas o en aguas interiores deberán contar con seguro de protección e indemnización por responsabilidad civil".

"ARTICULO 132.- Los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques

podrán limitar su responsabilidad, con las reservas y en la forma y términos establecidos por el Convenio sobre Limitación de la Responsabilidad Nacida de Reclamaciones de Derecho Marítimo, por el Convenio Internacional de Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de las Aguas del Mar por Hidrocarburos y por los demás en que México sea parte.

Con objeto de cubrir la indemnización suplementaria por daños producidos por derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque, que excedan de los límites de responsabilidad establecidos en el Convenio citado en el párrafo anterior, los propietarios, las empresas navieras o los dueños de la carga deberán acreditar la suscripción de algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el Convenio Internacional sobre la Constitución de un Fondo Internacional de Indemnización de daños Debidos a Contaminación por Hidrocarburos".

LIMITACION DE RESPONSABILIDAD

La limitación de responsabilidad es un principio secular establecido en Derecho Marítimo, justificado por el hecho de que el transporte por mar es un servicio público importante y quienes lo prestan no deben estar expuestos a que las pérdidas los lleven a la quiebra. Este argumento es igualmente válido para el manejo de petróleo o de otros productos semejantes.

En esas condiciones se impone necesariamente conservar el principio de limitación de responsabilidad, para adecuarlo a la situación específica de los hidrocarburos estableciendo por una parte, una evaluación del alcance de los daños que posiblemente ocurran en este tipo de accidentes y en segundo lugar, calcular la prima de seguro correspondientes para cubrir este tipo de daños, teniendo en cuenta también el costo bruto del petróleo, de tal manera que ambos conceptos nos lleven en una forma lógica a concluir que la limitación para estos casos debería tener por objeto fijar una prima justificada que la industria misma pueda soportar su costo.

Limitar la responsabilidad refiriéndola al arqueo del buque, como lo hacen las Convenciones del 57 y del 76 y múltiples sistemas legislativos, como los anglosajones, no nos parece ser el sistema adecuado para resolver el caso que

tratamos, ya que en él los principales daños son causados por la carga y no por el buque. La fijación de un límite en función del tonelaje de arqueo del buque o del tonelaje de la carga es un concepto hecho para responder a la idea de un propietario del cual puede hacerse responsable en una proporción que no rebase el capital arriesgado. Si se enfoca la cuestión desde este punto de vista no tiene por qué recurrirse al tonelaje del buque o de la carga, sino que simplemente se podría poner un tope, pero no en función a estos tonelajes, sino más bien estableciendo un compromiso entre un hipotético monto de los daños y el costo de una prima que pudiera ser absorbida dentro del costo del transporte; pero si tuviéramos que tomar en cuenta el tonelaje, deberíamos lógicamente referirlo al tonelaje de la carga. Si fuera posible fijar un porcentaje del valor de la carga transportada, se podría evitar el peligro de las cifras de limitación de responsabilidad expresadas en función al tonelaje que frecuentemente cae en la obsolescencia.

Resulta claro que si se establece un seguro obligatorio deberá de tener también un límite de responsabilidad, ya que no sería pensable que se pudiera obtener un seguro por cifras ilimitadas siendo recomendable que el armador no esté obligado a asegurar más allá de los límites las de responsabilidad o como en las Convenciones de 1957 y 1976 sea personalmente responsable de la totalidad de la suma si el daño resulta de su culpa.

Los tratados en materia nuclear relevan al armador de cualquier responsabilidad más allá de cierto límite, lo cual resulta apropiado si se estableciera un seguro obligatorio para cubrir la responsabilidad hasta su límite previamente previsto.

CONVENIO DE LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE LONDRES DE 1976.

Ante la firma de los Convenios CLC y FONDO ocurrida en 1969 y 1971, así como los relativos a sustancias nucleares, era obvio que el Convenio de 1957 tuviera que ser revisado para el efecto de excluir de la limitación de responsabilidad en los términos de dicho convenio aquellos casos que estaban siendo contemplados en otros instrumentos internacionales y se precisara cuáles eran los casos excluidos de la misma y cuándo podría aplicarse la limitación de responsabilidad tradicional, bajo el esquema de una Convención Internacional.

En esas condiciones el Comité Marítimo Internacional en unión a la Organización Marítima Internacional se avocaron al estudio de una nueva Convención que no sólo previera estas específicas situaciones, sino que además incluyera la limitación de responsabilidad respecto de empresas de salvamento que usualmente intervienen al término de un accidente marítimo y asimismo, revisara la cuantía de

la limitación de responsabilidad y algunos otros aspectos como un límite específico por reclamación del pasajero, acumulación de reclamaciones, etc.

Todo ello fué llevado a cabo por los organismos internacionales con la mayor atingencia, resultando que el 19 de noviembre de 1976 en la Ciudad de Londres, Reino Unido de la Gran Bretaña se firmó el Convenio Internacional sobre la limitación de responsabilidad por créditos marítimos en el cual se siguió el esquema de una cantidad límite por tonelada de arqueó al estilo del grupo de legislaciones anglosajonas, y como había sido concedido el Convenio de esta materia de 1957, pero con algunas diferencias que paso a mencionar:

En primer término en este Convenio se incluyen definiciones de las que carecía el anterior, dando una mayor precisión semántica a los términos usados.

Se incluye también en la posibilidad de limitación de responsabilidad a las empresas de salvamento que son aquellas que prestan servicios en relación directa con las operaciones de esta índole.

Quizá la más importante innovación es la exclusión de las reclamaciones por contaminación de hidrocarburos y aquellas derivadas de daños nucleares, pues marca el camino para el futuro contemplar esquemas de limitación de

responsabilidad para casos específicos que lo ameriten y asimismo, establece la posibilidad que contempla limitación de responsabilidad desde un ángulo jurídico diferente al tradicional.

Se realizan también las cuantías de límite de responsabilidad y remite para el cálculo de toneladas de arqueo a la Convención Internacional sobre esta materia firmada en Londres en 1969.

Por último, contiene otra serie de detalles como la especificación de la conducta que acarrea la pérdida del beneficio de la limitación, establece un límite por reclamación por pasajero y prevé la acumulación de reclamaciones.

En términos generales y por lo que a carga general respecta, debemos señalar que éste es el Convenio Internacional más avanzado sobre este tema y desde luego, en mi opinión es el que debe ratificar México e incorporarlo en su legislación interna.

CONCLUSIONES

- 1) La Legislación Mexicana en materia marítima en la época de la Colonia se encuentra ubicada dentro del grupo de legislaciones latinas y sigue muy íntimamente relacionada a los esquemas legislativos de Francia y España regidos básicamente por las Ordenanzas de Colbert y las Ordenanzas de Bilbao.
- 2) Las Ordenanzas de Bilbao continúan en vigor en nuestro país hasta la promulgación de nuestro primer Código de Comercio en el año de 1854.
- 3) El Código de Comercio de 1854 en lo que se refiere al Libro del Comercio Marítimo sigue la tendencia legislativa del Código de Comercio Español de 1829 que además tiene una marcada influencia en los demás Códigos de esta materia en Latinoamérica.
- 4) Casi sin modificación alguna, la Legislación Marítima de este Código se reproduce en nuestros Códigos de Comercio de 1884 y 1889.

CONCLUSIONES

- 1) La Legislación Mexicana en materia marítima en la época de la Colonia se encuentra ubicada dentro del grupo de legislaciones latinas y sigue muy íntimamente relacionada a los esquemas legislativos de Francia y España regidos básicamente por las Ordenanzas de Colbert y las Ordenanzas de Bilbao.
- 2) Las Ordenanzas de Bilbao continúan en vigor en nuestro país hasta la promulgación de nuestro primer Código de Comercio en el año de 1854.
- 3) El Código de Comercio de 1854 en lo que se refiere al Libro del Comercio Marítimo sigue la tendencia legislativa del Código de Comercio Español de 1829 que además tiene una marcada influencia en los demás Códigos de esta materia en Latinoamérica.
- 4) Casi sin modificación alguna, la Legislación Marítima de este Código se reproduce en nuestros Códigos de Comercio de 1884 y 1889.

- 5) Sin embargo, a partir de esta fecha la evolución del Comercio Marítimo empieza a acelerarse y el contenido legislativo permanece igual, lo que trae como consecuencia que en alguna forma el marco legislativo de esta actividad vaya resagándose constantemente con relación a los usos y prácticas del Comercio Marítimo.
- 6) Lo anterior trae como consecuencia a nivel mundial que se estudien y se adopten una serie de tratados internacionales, citados en este trabajo para adecuar los usos y prácticas a un marco legislativo más actualizado. Sin embargo, la mayoría de esas convenciones no fueron adoptadas por México en un principio.
- 7) México inicia su actualización legislativa a partir de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos en el año de 1963, que si bien no es un documento de gran valor legislativo, sí en cambio refleja la intención de nuestro país de actualizar su marco jurídico marítimo.
- 8) La evolución en materia marítima en las últimas décadas ha sido de tal magnitud y de tal celeridad que ha obligado a que en pocos años, disposiciones que durante siglos habían permanecido invariables, súbitamente hayan caído en desuso y hayan obligado a un replanteamiento de la Legislación Marítima.

- 9) La evolución de nuestro país en esta área se acentúa con la necesidad de privatizar sus puertos y de fomentar el desarrollo de la marina mercante, lo cual obliga a una revisión total de su legislación marítima y portuaria, proyectándose dos nuevas leyes en la materia que presuponen un replanteamiento total del marco jurídico de la materia marítima portuaria.
- 10) El resultado de lo anterior desemboca en la promulgación de la nueva Ley de Puertos (julio de 1993) y de la nueva Ley de Navegación (enero de 1994) y de la adopción de México de múltiples tratados internacionales que se citan en el cuerpo de esta tesis y dentro de los cuales podemos mencionar como más relevantes los relativos al transporte mediante conocimiento de embarque, a la limitación de responsabilidad, a la responsabilidad civil por daños en el transporte de hidrocarburos, etc. que integran a México a un contexto internacional y lo colocan dentro de las mismas reglas del juego que la mayoría de los países del mundo.
- 11) Consideramos un gran acierto que simultáneamente a la Ley de Puertos y a la Ley de Navegación se haya incluido a México en un concierto de Tratados Internacionales sobre esta materia, que le permite una competencia justa y adecuada en su comercio exterior por la vía marítima.

- 12) Estimamos que la labor no ha terminado aún, que el camino que se sigue es el correcto, pero que aún falta un gran trecho que recorrer y que el siguiente paso debe serlo en materia legislativa la revisión del contrato del seguro marítimo, ya sea en la propia Ley de Navegación o en la Ley de Contrato de Seguros, pero en cualquiera de ambas opciones, queda por revisar este tema y recomendamos se haga cuanto antes.
- 13) También es preocupante la ausencia de reglas procesales en materia marítima que den un procedimiento ágil y justo para la aplicación de instituciones tan complejas como puede ser la limitación de responsabilidad, la aplicación de la avería común, la liquidación de privilegios marítimos e hipotecas, etc. y recomendamos que al igual que otros códigos del mundo se dote de disposiciones adjetivas a las disposiciones sustantivas sobre esta materia, ya sea en un Código independiente o en la propia Ley de Navegación.
- 14) Por último, es necesaria la pronta y expedita publicación de los reglamentos a que se hacen mención en ambas leyes y las que ameriten los tratados internacionales recientemente adoptados por México, puesto que sin esas disposiciones de carácter reglamentario se haría nulatorio el esfuerzo de las

autoridades al haber puesto en vigor dos Leyes que nos colocan dentro de una importante actualización en la materia.

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

- 1).- RIPERT, GEORGES. Derecho Marítimo; Tipográfica Editora, Buenos Aires, 1954.
- 2).- DOMINGO RAY, JOSE. Derecho de la Navegación; Editorial Abelardo Perrot, Buenos Aires, 1963.
- 3).- FARINA, FRANCISCO. Derecho Comercial Marítimo; Bosch Editores, Buenos Aires, 1980 , Tomo I.
- 4).- SCIALOJA, ANTONIO. Saggi Di Storia Del Diritto Marittimo; Bosch Editores, Buenos Aires, 1930.
- 5).- Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao (Documento del archivo personal del Dr. Ignacio Luis Melo Ruiz).
- 6).- VIGIER DE TORRES, AGUSTIN. Derecho Marítimo, Editado por la Subsecretaría de la Marina Mercante, Madrid, 1977.

- 7).- BRUNETTI, ANTONIO. Derecho Marítimo Mexicano; Editorial Bosch, traducción Española por Gay de Montella, Barcelona, 1950.
- 8).- LORD CHORLEY. Derecho Marítimo; Editorial Bosch, Barcelona, 1962.
- 9).- DANJON, DANIEL. Traite de Droit Maritime. Editorial Recueil Sirey. Paris 1926.
- 10).- GIERKE VON, JULIUS. Derecho Comercial y de la Navegación; Editorial Argentina, S.A., Buenos Aires, 1957.
- 11).- CERVANTES AHUMADA, RAUL. Derecho Marítimo; Editorial Herrero, México, 1985.
- 12).- E. Delarve. Convention de Bruxelles de 10 avril, 1926, Controverses Inédites Sur Les Privileges Et Hypotheques Maritimes; Paris, 1930.

13).- "XXXIII'rd International Conference of the Comité Maritime International"; Lisboa, 19-25 May, 1985, documents. (Documento del archivo personal del Dr. Ignacio Luis Melo Ruiz).

14).- Convenio Internacional sobre la limitación de la Responsabilidad para créditos Marítimos; Londres 19 de noviembre de 1976. (Documento del archivo personal del Dr. Ignacio Melo Ruiz).

LEGISLACION

- 1).- LEY DE VIAS GENERALES DE COMUNICACION. Editorial Porrúa; Libro Tercero, 1993.
- 2).- CODIGO DE COMERCIO Y LEYES COMPLEMENTARIAS. Editorial Porrúa; México, 1993.
- 3).- LEY DE NAVEGACION Y COMERCIO MARITIMO (Código de Comercio y Leyes Complementarias). Editorial Porrúa; México, 1993.
- 4).- LEY DE NAVEGACION (Código de Comercio y Leyes Complementarias). Editorial Porrúa; México, 1994.
- 5).- LEY DE PUERTOS (Código de Comercio y Leyes Complementarias). Editorial Porrúa; México, 1995.

APENDICE

CONVENCIONES INTERANCIONALES EN LAS QUE MEXICO ES PARTICIPANTE

Asuntos Marítimos y de Pesca	Fecha	No. del Pág. tratado.	
Contaminación Marítima			
Prevenir Contaminación Mar por Hidrocarburo	Mayo-1954	176	102
Modificaciones Con. Internl. Prevenir Contaminación Mar por Hidrocarburos	Oct. 1969	257	113
Intervención Alta Mar Accidentes Cont. Hidrocarburos	Nov. 1969	259	113
Prevención Cont. Mar por Vert. Dese- Prot. Intervención Alta Mar Cont. Sust.	Dic. 1972	286	117
Distintas Hidrocarb.	Nov. 1973	291	117

Derrames Hidrocar. Reg. Gran Caribe	Marzo	364	126
-------------------------------------	-------	-----	-----

Derecho Marítimo y Transporte

Declaración Reglamenta Puntos

Derecho Marítimo	Abril 1856	1	75
------------------	------------	---	----

Unificación Reglas de Abordaje	Sep 1910	22	78
--------------------------------	----------	----	----

Unificación Reglas Auxilio Marítimo	Sep. 1910	23	78
-------------------------------------	-----------	----	----

Derecho de los Países sin Litoral a Enarbolar Pabellón	Abril 1921	29	79
--	------------	----	----

Régimen de Puertos Marítimos	Abril 1921	29	79
------------------------------	------------	----	----

Actas Estab. Regl. Rel. Acción Submarinos Tiem. Guerra Resp. Buq. Merc.	Nov. 1936	97	89
---	-----------	----	----

Reglamentación de Caza de Ballenas	Dic. 1946	133	94
------------------------------------	-----------	-----	----

Organización Marítima Internacional	Marzo 1948	141	96
-------------------------------------	------------	-----	----

Prot. Convención Internl. Reglamentación Caza de Ballenas	Nov. 1956	188	104
---	-----------	-----	-----

Enmiendas Arts. 17 y 18 Organización Marítima Internacional	Sep. 1964	230	109
Enmienda Art. 28 Organización Maríti- ma Internacional	Sep. 1965	234	109
Código Conducta Cont. Marítimas Enmiendas Constitución Organización	Abril 1974	297	118
Marítima Internacional Enmienda Constitución Organización	Oct 1974	302	118
Marítima Internacional Enmienda Constitución Organización	Nov. 1975	314	120
Marítima Internacional Enmienda Constitución Organización	Nov. 1977	323	121
Marítima Internacional	Nov. 1979	340	123
Línea Máxima Carga y Protocolo	Jul. 1930	68	85
Seguridad Vida Humana en Mar	Junio 1948	146	97
Seguridad Vida Humana en Mar	Jun. 1960	208	106
Facilitar Transporte Acuático			

Internacional	Jun. 1963	222	108
Facilitar Tráfico Marítimo Intrnacional	Abril 1965	231	109
Líneas de Carga	Abril 1966	238	110
Arqueo de Buques	Junio 1969	254	112
Prevenir Abordajes	Oct. 1972	284	116
Enmienda Art. VII Convenio Facilitar Tráfico Marítimo	Nov. 1973	292	117
Seguridad Vida Humana en Mar	Nov. 1974	303	119
Prot. Seguridad Vida Humana en Mar	Feb. 1978	324	121
Normas de Formación, Titulación y Guardia de Gente de Mar	Jul. 1978	328	122
Convenio Búsqueda Salvamento Marítimo	Abril 1979	332	122
Enmiendas Convención Constitutiva OMI	Nov. 1979	343	123
Enmiendas Seguridad Vida Humana Mar (SOLAS)	Nov. 1981	358	125

Enmiendas Constitutio (OLDEPESCA)	Oct. 1982	360	126
Enmiendas Seguridad Vida Humana			
Mar (SOLAS)	Jun. 1983	365	126
Convenio ONU Inscripción Buques	Feb. 1986	375	127
Espacios Marítimos			
Plataforma Continental	Abril 1958	193	104
Alta Mar	Abril 1958	195	104
Pesca y Conservación Recursos			
Vivos Alta Mar	Abril 1958	194	104
Mar Territorial y Zona Contigua	Abril 1958	196	104
Prohibición Emplazar Armas Nucleares			
Fondos Marinos	Feb 1971	269	114

En este segundo apartado señalaré el status de ratificaciones y adhesiones a las convenciones

internacionales de Derecho Marítimo celebradas en Bruselas, Bélgica, enunciaré los países participantes, también a aquéllas en las que México forma parte, en el desarrollo de este apartado veremos la necesidad de que México forme parte de las diversas convenciones internacionales debido a la gran apertura comercial por la que estamos atravesando.

Para los efectos de este apartado la indicación (r) significa ratificación y la indicación (a), adhesión, las fechas mencionadas son las fechas de depósito del instrumento.

Convención Internacional para la Unificación de
Ciertas Reglas en Materia de:

COLISION ENTRE BUQUES

FIRMA DEL PROTOCOLO

Bruselas 23 de septiembre 1910

Entra en vigor: 1 marzo 1913

Rep. Fed. Alemania	(r) 1.II.1913
Angola	(a) 20.VII.1914
Antigua y Bermuda	(a) 1.II.1913
Argentina	(a) 28.II.1922
Australia	(a) 9.IX.1930
Norfolk	(a) 1.II.1913

Austria	(r) 1.II.1913
Barbados	(a) 1.II.1913
Bélgica	(r) 1.II.1913
Brasil	(r) 31.XII.1913
Canadá	(a) 25.IX.1914
Cabo Verde	(a) 20.VII.1914
Chipre	(a) 1.II.1913
Croacia	(a) 8.X.1991
Dinamarca	(r) 18.VI.1913
Dantzig	(a) 2.VI.1922
República Dominicana	(a) 1.II.1913
Egipto	(a) 29.XI.1943
España	(a) 17.XI.1923
Estonia	(a) 15.V.1929
Fidji	(a) 1.II.1913
Finlandia	(a) 17.VII.1923
Francia	(r) 1.II.1913
Gambia	(a) 1.II.1913
Gana	(a) 1.II.1913
Goa	(a) 20.VII.194
Grecia	(r) 29.IX.1913
Granada	(a) 1.II.1913
Guinea	(a) 20.VII.1914
Guayana	(a) 1.II.193
Haití	(a) 18.VIII.1951
Hungría	(r) 1.II.1913
India	(a) 1.II.1913

Irán	(a) 26.IV.1966
Irlanda	(r) 1.II.1914
Italia	(r) 2.VI.1913
Jamaica	(a) 1.II.1913
Japón	(r) 12.I.1914
Kenya	(a) 1.II.1913
Kiribati	(a) 1.II.1913
Letonia	(a) 2.VIII.1932
Libia	(a) 9.XI.1934
Macao	(a) 20.VI.1914
Rep. Malgache	(r) 1.II.1913
Malasia	(a) 1.II.1913
Malta	(a) 1.II.1913
Maurice	(a) 1.II.1913
México	(r) 1.II.1913
Mozambique	(a) 20.VII.1914
Nicaragua	(r) 18.VII.1913
Nigeria	(a) 1.II.1913
Noruega	(r) 12.XI.1913
Nueva Zelandia	(a) 19.V.1913
Nueva Guinea	(a) 1.II.1913
Paraguay	(a) 22.XI.1967
Países Bajos	(r) 1.II.1913
Polonia	(a) 2.VI.1922
Portugal	(r) 25.XII.1913
Rumanía	(r) 1.II.1913

Reino Unido de la
Gran Bretaña que
comprende Jersey,
Guernesey, Isla de Man,
Anguilla, Bermudas,
Gibraltar, Hong-Kong

(r) 1.II.1913

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS
REGLAS EN
MATERIA DE ASISTENCIA Y SALVAMENTO EN EL MAR.

FIRMA DEL PROTOCOLO:

Bruselas, Septiembre 23 de 1910

ENTRA EN VIGOR:

Marzo 1, 1913

Algeria	(a) 13.IV.1964
Rep. Fed. Alemania	(r) 1.II.1913
Angola	(a) 20.VII.1914
Antigua y Barbados	(a) 1.II.1913
Argentina	(a) 28.II.1922
Australia	(a) 9.IX.1930

Norfolk	(a) 1.II.1913
Austria	(r) 1.II.1913
Bahamas	(a) 1.II.1913
Barbados	(a) 1.II.1913
Bélgica	(r) 1.II.1913
Belice	(a) 1.II.1913
Brasil	(a) 31.XII.1913
Canadá	(r) 25.IX.1914
Cabo Verde	(a) 20.VII.1914
Chipre	(a) 1.II.1913
Croacia	(a) 8.X.1991
Dinamarca	(a) 18.VI.1913
Dantzig	(r) 15.X.1921
Rep. Dominicana	(a) 1.II.1913
Egipto	(a) 19.XI.1943
España	(a) 17.XI.1923
Estados Unidos de América	(r) 1.II.1913
Fidji	(a) 1.II.1913
Finlandia	(a) 17.VII.1923
Francia	(r) 1.II.1913
Gambia	(a) 1.II.1913
Ghana	(a) 1.II.1913
Goa	(a) 20.VII.1914
Grecia	(r) 15.X.1913
Granada	(a) 1.II.1913
Guinea	(a) 20.VII.1914
Guyana	(a) 1.II.1913

Haití	(a) 18.VIII.1951
Hungría	(a) 1.II.1913
India	(r) 1.II.1913
Irán	(a) 26.IV.1966
Irlanda	(r) 1.II.1913
Italia	(r) 2.VI.1913
Jamaica	(a) 1.II.1913
Japón	(r) 12.I.1914
Kenya	(a) 1.II.1913
Kiribati	(a) 1.II.1913
Letonia	(a) 2.VIII.1932
Macao	(a) 20.VII.1914
Malasia	(a) 1.II.1913
Malta	(a) 1.II.1913
Rep. de Madagazcar	(r) 1.II.1913
Maurice	(a) 1.II.1913
MEXICO	(r) 1.II.1913
Mozambique	(a) 20.VII.1914
Nigeria	(a) 1.II.1913
Noruega	(r) 12.XI.1913
Nueva Zelandia	(a) 19.V.1913
Omán	(a) 21.VIII.1975
Nueva Guinea	(a) 1.II.1913
Paraguay	(a) 22.XI.1967
Países Bajos	(r) 1.II.1913
Polonia	(a) 15.X.1921
Portugal	(r) 25.VII.1913

Rumanía	(r) 1.II.1913
Reino Unido de la	(r) 1.II.1913
Gran Bretaña que	
comprende Jersey,	
Guernesey, Isla de Man,	
Anguilla, Bermudas,	
Gibraltar, Hong-Kong	
Federación Rusa	(a) 1.II.1913
San Cristóbal	(a) 10.VII.1936
Santa Lucía	(a) 3.III.1913
San Vincent y Granadinas	(a) 1.II.1913
Salomón	(a) 1.II.1913
Sao Tomé	(a) 20.VII.1914
Seychelles	(a) 1.II.1913
Sierra Leona	(a) 1.II.1913
Singapur	(a) 1.II.1913
Somalia	(a) 1.II.1913
Sri Lanka	(a) 1.II.1913
Suecia	(r) 12.XI.1913
Suiza	(a) 28.V.1954
Syrienne	(a) 1.VIII.1974
Terra Nova	(a) 11.III.1914
Timor	(a) 20.VII.1914
Tonga	(a) 13.VI.1978
Trinidad y Tobago	(a) 1.II.1913
Turquía	(a) 4.VII.1955
Tuvalu	(a) 1.II.1913

Uruguay (a) 21.VII.1915
Zaire (a) 17.VII.1967

**PROTOCOLO QUE ENMIENDA LA CONVENCION INTERNACIONAL
PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE
ASISTENCIA Y SALVAMENTO EN EL MAR.**

Firmado en Bruselas el 23 de septiembre de 1910

Bruselas, 27 de mayo de 1967

Entra en vigor el 15 de agosto de 1977

Austria	r	4.IV.1974
Bélgica	r	11.IV.1973
Brasil	r	8.XI.1982
Croacia	r	8.X.1991
Egipto	r	15.VI.1977
Jersey, Guersia e	a	22.VI.1977
Isla de Man		
Papua Nueva Guinea	a	14.X.1980
Rep. de Siria	a	1.VIII.1974
Reino Unido de la Gran Bretaña	r	9.IX.1974

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE
CIERTAS REGLAS CONCERNIENTES A:**

LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE BUQUES EN MAR

Firma del protocolo en Bruselas el 25 de agosto de 1924

Entra en vigor el 2 de junio de 1931.

Bélgica	r	2.VI.1930
Brasil	r	28.IV.1931
Dinamarca	r	2.VI.1930
Rep. Dominicana	a	23.VII.1958
España	r	2.VI.1930
Finlandia	a	12.VII.1934
Francia	r	23.VIII.1935
Hungría	r	2.VI.1930
Rep. de Malgache	r	12.VIII.1935
Mónaco	r	15.V.1931
Noruega	r	10.X.1933
Polonia	r	26.X.1936
Portugal	r	2.VI.1930
Saïde	r	1.VII.1938
Turquía	a	4.VII.1955

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS
REGLAS**

EN MATERIA DE CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE.

Reglas de la Haya de 1924

Bruselas, 25 de agosto de 1924

Entra en vigor el 2 de junio de 1931.

Algeria	a	13.IV.1964
Alemania	r	1.VII.1939
Angola	a	2.II.1952
Antigua y Barbados	a	2.VII.1930
Argentina	a	19.IV.1961
Australia	a	4.VII.1955
Norfolk	a	4.VII.1955
Bahamas	a	2.XII.1930
Barbados	a	2.XII.1930
Bélgica	r	2.VI.1930
Belice	a	2.XI.1930
Bolivia	a	28.V.1982
Camerún	a	2.XII.1930

Cabo Verde	a	2.II.1952
Chipre	a	2.XII.1930
Costa del Vaire	a	15.XII.1961
Croacia	r	8.X.1991
Cuba	a	25.VII.1977
Dinamarca	a	1.VII.1938
Rep. Dominicana	a	2.XII.1930
Egipto	a	29.XI.1943
Ecuador	a	23.III.1977
España	r	2.VI.1940
E.U.A.	r	29.VI.1937
Fidji	a	2.XII.1930
Finlandia	a	1.VII.1939
Francia	r	4.I.1937
Gambia	a	2.XII.1930
Goa	a	2.II.1952
Granada	a	2.XII.1930
Guyana	a	2.XII.1930
Guinea	a	2.II.1952
Hungría	r	2.VI.1930
Irán	a	26.VI.1966
Irlanda	a	30.1.1962
Israel	a	5.IX.1959
Italia	r	7.X.1938
Jamaica	a	2.XII.1930
Japón	r	1.VII.1957
Kenya	a	2.XII.1930

Kiribati	a	2.XII.1930
Kuwait	a	25.VII.1969
Líbano	a	19.VII.1975
Federación Malasia	a	2.XII.1930
Malasia no Federación	a	2.XII.1930
Malgache	a	13.VII.1965
Mauricio	a	24.VIII.1970
Mónaco	a	15.V.1931
Mozambique	a	2.II.1952
Nauru	a	4.VII.1955
Nigeria	a	2.XII.1930
Noruega	a	1.VII.1938
Nueva Guinea	a	4.VII.1955
Paraguay	a	22.XI.1977
Países Bajos	a	18.VIII.1956
Perú	a	29.X.1964
Polonia	r	4.VIII.1937
Portugal	a	24.XII.1931
Macao	a	2.II.1952
Rumanía	r	4.VIII.1937

Sobre este protocolo firmado, sobre conocimientos de embarque, algunos de los países participantes se reservaron el derecho de excluir algunos de los Artículos de la Convención de acuerdo a sus conveniencias, estimo que no es

necesario analizar qué países se reservaron el derecho y
cuales fueron esos derechos, ya que no es tema de este
trabajo.

PROTOCOLO QUE ENMIENDA LA CONVENCION INTERNACIONAL
PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS
A LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE FIRMADO EN BRUSELAS
EL 25 DE AGOSTO DE 1924

Reglas de Visby

Bruselas, 23 de febrero de 1968

Entra en vigor el 23 de junio de 1977

Bélgica	r	6.IX.1978
Dinamarca	r	20.XI.1975
Ecuador	a	23.III.1977
Egipto	r	31.I.1983
Finlandia	r	1.XII.1984
Francia	r	X.VII.1977
Italia	r	22.VIII.1985
Libano	a	19.VII.1975

Países Bajos	r	26.IV.1982
Noruega	r	19.III.1974
Polonia	r	12.II.1980
Singapur	a	25.IV.1972
Srilanka	a	21.X.1981
Suiza	r	9.XII.1974
Suecia	r	11.XII.1975
Siria	a	1.VIII.1974
Tonga	a	13.VI.1978
Gran Bretaña	r	1.X..1976

**PROTOCOLO QUE ENMIENDA LA CONVENCION INTERNACIONAL
PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS RELATIVAS
A LOS CONOCIMIENTOS DE EMBARQUE MODIFICADO POR LAS
ENMIENDAS DEL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO DE 1968**

Bruselas, 21 de diciembre de 1979

Entra en vigor el 14 de febrero de 1984

Bélgica	r	7.IX.1983
Dinamarca	a	3.XI.1983
Finlandia	r	1.XII.1984

Francia	r	18.XI.1986
Italia	r	22.VIII.1985
Netherlands	r	18.II.1986
Noruega	r	1.XII.1983
Polonia	r	6.VII.1984
España	r	6.I.1982
Suecia	r	14.XI.1983
Suiza	r	20.I.1988
Gran Bretaña	r	2.III.1982

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE
CIERTAS REGLAS RELATIVAS A:**

PRIVILEGIOS E HIPOTECAS MARITIMAS

FIRMA DEL PROTOCOLO

Bruselas, 10 de abril de 1926

Entra en vigor el 2 de junio de 1931

Algeria	a	13.IV.1964
Argentina	a	19.IV.1961
Bélgica	r	2.VI.1930
Brasil	r	28.IV.1931

Cuba	a	21.XI.1983
Dinamarca	r	2.VI.1930
España	r	2.VI.1930
Estonia	r	2.VI.1930
Finlandia	a	2.VII.1934
Francia	r	23.VIII.1935
Haití	a	19.III.1965
Hungría	r	2.VI.1930
Irán	a	8.IX.1966
Italia	r	7.XII.1949
Líbano	a	18.III.1969
Malgache	r	23.VIII.1935
Mónaco	a	15.V.1931
Noruega	r	10.X.1933
Polonia	r	26.X.1936
Portugal	a	24.XII.1931
Rumanía	r	4.VIII.1937
Suiza	a	28.V.1954
Suecia	r	1.VII.1938
Siria	a	14.II.1951
Turquía	a	4.VII.1955
Uruguay	a	15.IX.1970
Zaire	a	17.VII.1967

CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE
CIERTAS REGLAS RELATIVAS A:

INMUNIDAD DE BUQUES QUE SON PROPIEDAD DEL ESTADO

Bruselas, 10 de abril de 1926

Protocolo Adicional

Bruselas, Mayo 24 de 1934

Entra en vigor el 8 de enero de 1937

Alemania Federal	r	27.VI.1936
Arabia	a	17.II.1960
Argentina	a	19.IV.1961
Bélgica	r	8.I.1936
Brasil	r	8.I.1936
Chile	r	8.I.1936
Chipre	a	19.VII.1988
Dinamarca	r	16.XII.1950
Estonia	r	8.I.1936
Francia	r	27.VII.1955
Grecia	a	19.V.1955
Hungría	r	8.I.1936
Italia	r	27.I.1937
Libia	r	27.I.1937
Malgache	r	27.I.1955

Noruega	r	25.IV.1939
Países Bajos	r	8.VII.1936
Polonia	r	16.VII.1976
Portugal	r	27.VI.1938
Rumania	r	4.VIII.1937
Gran Bretaña	r	3.VII.1979
Somalia	r	27.I.1937
Suecia	r	1.VII.1938
Suiza	a	28.5.1954

**CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE
CIERTAS REGLAS RELATIVAS A:**

JURISDICCION CIVIL CON RESPECTO A COLISION

Bruselas, 10 de mayo de 1952

Entra en vigor el 14 de septiembre de 1955

Algeria	a	18.VIII.1964
Antigua y Barbados	a	12.V.1965
Argentina	a	19.IV.1961
Bahamas	a	12.V.1965
Bélgica	r	10.IV.1961
Belice	a	21.IX.1965

Benin	a	23.IV.1958
Camerún	a	23.IV.1958
Africa Central	a	23.IV.1958
Comores	a	23.IV.1958
Congo	a	23.IV.1958
Costa Rica	a	13.VII.1955
Croacia	r	8.X.1991
Djibouti	a	23.IV.1958
Rep. Dominicana	a	12.V.1965
Egipto	r	24.VIII.1955
Fidji	a	10.X.1974
Francia	r	25.V.1957
Territorios	a	23.IV.1958
Gabón	a	23.IV.1958
Alemania Federal	r	6.X.1972
Grecia	r	15.III.1965
Granada	a	12.V.1965
Guinea	a	23.IV.1958
Guyana	a	29.III.1963
Volta	a	23.IV.1958
Ciudad Sagrada	r	10.VIII.1956
Irlanda	a	17.X.1989
Italia	r	9.XI.1979
Costa de Marfil	a	22.IV.1958
Khmere	a	12.VI.1959
Kiribat	a	21.IX.1955
Malgache	a	23.IV.1958

Maroc	a	11.VII.1990
Mauritania	a	23.IV.1958
Maurititus	a	29.III.1963
Niger	a	23.IV.1958
Nigeria	a	7.XI.1963
Borneo Norte	a	29.III.1963
Paraguay	a	22.IX.1967
Polonia	a	14.III.1986
Portugal	r	4.V.1957
Sarawak	a	29.VIII.1962
Senegal	a	23.IV.1958
Seycheles	a	29.III.1963
Islas Salomón	a	21.IX.1965
España	r	8.XII.1953
Nevis San Cristóbal	a	12.V.1965
Santa Lucía	a	12.V.1965
San Vicente y Granadinas	a	12.V.1965
Sudán	a	23.IV.1958
Suiza	a	28.V.1954
Siria	a	1.VIII.1974
Tchad	a	23.IV.1958
Togo	a	23.IV.1958
Tonga	a	13.VI.1978
Tuvalu	a	21.IX.1965
Gran Bretaña	r	18.III.1959
Zaire	a	17.VII.1967

Al igual que la otra convención, varios países integrantes se reservaron el derecho de algunos artículos.

JURISDICCION PENAL RESPECTO A COLISION U OTROS
INCIDENTES DE NAVEGACION

Bruselas, 10 de mayo 1952

Entro en vigor 20 de noviembre de 1955

Antigua y Barbuda	a	12.V.1965
Argentina	a	19.IV.1961
Bahamas	a	12.V.1965
Bélgica	r	10.IV.1961
Belize	a	21.IX.1965
Benin	a	23.IV.1958
Unión Burman	a	8.VII.1953
Camerún	a	23.IV.1958
Africa Central	a	23.IV.1958
Islas Camores	a	23.IV.1958
Rep. del Congo	a	23.IV.1958
Costa Rica	a	13.VII.1955
Croacia	r	8.X.1991
Djibouti	a	23.IV.1958

Rep. Dominicana	a	12.V.1965
Egipto	r	24.VIII.1955
Fidji	a	29.III.1963
Francia	r	20.V.1955
Territorios	a	32.IV.1958
Gabón	a	23.IV.1958
Rep. Fed. de Alemania	r	6.X.1972
Grecia	r	15.III.1965
Granada	a	12.V.1965
Guyana	a	19.III.1963
Guinea	a	23.IV.1958
Haití	a	17.IX.1954
Volta	a	23.IV.1958
Ciudad Santa	r	10.VIII.1956
Italia	r	9.XI.1979
Costa de Marfil	a	23.IV.1958
Rep. Khmere	a	12.XI.1956
Kiribati	a	21.IX.1965
Libano	r	19.VII.1975
Malgache	a	23.IV.1958
Marok	a	11.VII.1990
Mauritania	a	23.IV.1958
Mauricios	a	29.III.1963
Países Bajos	r	
Territorios	r	23.IV.1958
Niger	a	7.XI.1963
Nigeria	a	29.III.1963

Borneo del Norte	a	22.XI.1967
Paraguay	a	4.V.1957
Portugal	r	28.VIII.1962
Sarawak	a	23.IV.1958
Senegal	a	29.III.1963
Seicheles	a	21.IX.1965
Islas Salomón	a	8.XII.1953
España	r	12.V.1965
Navis San Cristóbal	a	12.V.1965
Santa Lucía	a	12.V.1965
San Vicente y Granadinas	a	23.IV.1958
Sudán	a	25.VI.1971
Surinam	r	28.V.1954
Suiza	a	10.VII.1972
Siria	a	23.IV.1958
Tchad	a	23.IV.1958
Togo	a	13.VI.1978
Tonga	a	21.IX.1965
Tuvalu	a	18.III.1959
Gran Bretaña	r	18.III.1959

Con respecto a la competencia penal, varios de los países integrantes se reservaron el derecho de ciertos artículos según su conveniencia.

CONVENCION INTERNACIONAL PARA UNIFICACION DE

CIERTAS REGLAS RELATIVAS A:

ARRESTO DE BUQUES EN MAR

Bruselas, 10 de mayo de 1952

Entró en vigor el 24 de febrero de 1956

Algeria	a	18.XIII.1984
Antigua y Barbuda	a	12.V.1965
Bahamas	a	12.V.1965
Bélgica	r	10.IV.1961
Belice	a	21.IX.1965
Benin	a	23.IV.1958
Camerún	a	23.IV.1958
Africa Central	a	23.IV.1958
Islas Camores	a	23.IV.1958
Rep. del Congo	a	23.IV.1958
Costa Rica	a	13.VII.1955
Croacia	r	8.X.1991
Cuba	a	21.XI.1983
Dinamarca	r	2.V.1989
Djibouti	a	23.IV.1958
Rep. Dominicana	a	12.V.1965
Egipto	r	24.VIII.1955
Fidji	a	29.III.1963

Francia	r	25.V.1957
Territorios	a	23.IV.1958
Gabón	a	23.IV.1958
Rep. Fed. de Alemania	r	6.X.1972
Grecia	r	27.II.1967
Granada	a	12.V.1965
Guyana	a	29.III.1963
Guinea	a	23.IV.1958
Haití	a	4.XI.1954
Volta	a	23.IV.1958
Ciudad Santa	r	10.VIII.1956
Irlanda	a	17.X.1989
Italia	r	9.XI.1979
Costa de Marfil	a	23.IV.1958
Rep. Khmère	a	12.XI.1956
Kiribati	a	21.IX.1965
Malgache	a	23.IV.1958
Marok	a	11.VII.1990
Mauritania	a	23.IV.1958
Mauricios	a	29.III.1963
Países Bajos	r	20.I.1983
Niger	a	23.IV.1958
Nigeria	a	7.XI.1963
Borneo del Norte	a	29.III.1963
Paraguay	a	22.XI.1967
Polonia	a	16.VII.1976
Portugal	r	4.V.1957

Sarawak	a	28.VIII.1962
Senegal	a	23.IV.1958
Seicheles	a	29.III.1963
Islas Salomón	a	21.IX.1965
España	r	8.XII.1953
Navis San Cristóbal	a	12.V.1965
Santa Lucía	a	12.V.1965
San Vicente	a	12.V.1965
Sudán	a	23.IV.1958
Suiza	a	28.V.1958
Siria	a	3.II.1972
Tchad	a	23.IV.1958
Togo	a	23.IV.1958
Tonga	a	13.VI.1978
Tubalu	a	21.IX.1965
Gran Bretaña	r	18.III.1959
Territorios	a	29.III.1963
Zaire	a	17.VII.1967

CONVENCION INTERNACIONAL RELATIVA A:

**LIMITACION DE RESPONSABILIDAD DE PROPIETARIOS
DE BUQUES EN MAR**

**Firma del Protocolo en
Bruselas el 10 de Octubre de 1957**

Entró en vigor el 31 de mayo de 1968.

Algeria	a	18.VIII.1964
Australia	r	30.VII.1975
Bahamas	a	21.VIII.1964
Barbados	a	4.VIII.1965
Bélgica	r	31.VII.1975
Belice	r	31.VII.1975
Dinamarca	r	1.III.1965
Rep. Dominicana	a	4.VIII.1965
Egipto		
Fidji	a	21.VIII.1964
Finlandia	r	19.VIII.1964
Francia	r	7.VII.1959
Rep. Fed. Alemania	r	6.X.1972
Ghana	a	26.VII.1961
Granada	a	4.VIII.1965
Guyana	a	25.III.1966
Islandia	a	16.X.1968
India	r	1.VI.1971
Irán	r	26.IV.1967
Israel	r	30.XI.1967
Japón	r	1.III.1976

Kiribati	a	21.VIII.1964
Rep. Malgache	a	13.VII.1965
Mauricios	a	21.VIII.1964
Mónaco	a	24.I.1977
Países Bajos	r	10.XII.1965
Noruega	r	1.III.1965
Nueva Guinea	a	14.III.1980
Polonia	r	1.XI.1972
Portugal	r	8.IV.1978
Seychelles	a	21.VIII.1974
Singapur	a	17.IV.1973
Islas Salomón	a	21.VII.1974
Santa Lucía	a	4.VIII.1975
San Vicente	a	4.VIII.1975
España	r	16.VII.1959
Suecia	r	4.VI.1964
Suiza	r	21.I.1966
Siria	a	10.VII.1972
Tonga	a	13.VI.1978
Tubalu	a	21.VIII.1964
Rep. Arabia	a	7.IX.1965
Gran Bretaña	r	18.II.1959

Al igual que las otras convenciones, algunos países se reservaron el derecho de algunos artículos o de algún artículo.

**PROTOCOLO QUE ENMIENDA LA CONVENCIÓN INTERNACIONAL
RELATIVA A:**

**LIMITACIÓN DE RESPONSABILIDAD DE PROPIETARIOS DE
BUQUES EN MAR**

De 10 de octubre de 1957

Entró en vigor: 6 octubre 1984

Australia	r	30.XI.1983
Bélgica	r	7.IX.1983
Polonia	r	6.VII.1984
Portugal	r	30.IV.1985
España	r	14.V.1982
Suiza	r	20.I.1988
Gran Bretaña	r	2.III.1982

**CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE
CIERTAS REGLAS RELATIVAS A:**

TRANSPORTE DE PASAJEROS POR MAR

Bruselas, 29 de abril de 1961

Entró en vigor el 4 de junio de 1965

Algeria	a	2.VII.1973
Cuba	a	7.I.1963
Francia	r	4.III.1965
Haití	a	19.IV.1989
Irán	a	26.IV.1966
Rep. de Malgache	a	13.VII.1965
Marruecos	r	15.VII.1965
Perú	a	29.X.1964
Suiza	r	21.I.1966
Tunez	a	18.VII.1974
Rep. Arabia	r	15.V.1964
Zaire	a	17.VII.1967

Existen otras convenciones también celebradas en Bruselas, pero aun no han entrado en vigor, debido a ciertas condiciones con las que tienen que cumplir.

Estas convenciones versan sobre:

- 1) Buques nucleares

- 2) Transporte del equipaje de pasajeros por mar.
- 3) Buques bajo construcción.
- 4) Privilegios e hipotecas marítimos (Bruselas 27 mayo 1967).

P I E S D E P A G I N A

1 Ordenanzas de la Ilustre Universidad y Casa de Contratación de la Muy Noble y Muy Leal Villa de Bilbao.

2 Art. 169, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

3 Art. 172, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

4 Art. 175, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

5 Art. 196, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

6 Art. 201, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

7 Art. 206, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

8 Art. 212, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

9 Art. 218, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

10 Art. 219, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

11 Art. 221, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.

- 12 Art. 223, Ley de Vías Generales de Comunicación. Libro Tercero.
- 13 Artículo 6, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 14 Artículo 15, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 15 Artículo 96, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 16 Artículo 106, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 17 Artículo 112, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 18 Artículo 113, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 19 Artículo 121, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 20 Artículo 132, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 21 Artículo 169, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 22 Artículo 251, Ley de Navegación y Comercio Marítimos.
- 23 Artículo 2, Fracción II. Ley de Puertos.
- 24 Artículo 3o., Ley de Puertos.
- 25 Artículo 9, Ley de Puertos.
- 26 Artículo 20, Ley de Puertos.

- 27 Artículo 34, Ley de Puertos.
- 28 Artículo 38, Ley de Puertos.
- 29 Artículo 41, Ley de Puertos.
- 30 Artículo 44, Ley de Puertos.
- 31 Artículo 57, Ley de Puertos.
- 32 Artículo 2, Ley de Navegación.
- 33 Artículo 4, Ley de Navegación.
- 34 Artículo 5, Ley de Navegación.
- 35 Artículo 6, Ley de Navegación.
- 36 Artículo 9, Ley de Navegación.
- 37 Idem.
- 38 Idem.
- 39 Artículo 16, Ley de Navegación.
- 40 Idem.
- 41 Idem.

- 42 Idem.
- 43 Artículo 19, Ley de Navegación.
- 44 Idem.
- 45 Artículo 32, Ley de Navegación.
- 46 Artículo 38, Ley de Navegación.
- 47 Artículo 40, Ley de Navegación.
- 48 Artículo 67, Ley de Navegación.
- 49 Artículo 69, Ley de Navegación.
- 50 Artículo 80, Ley de Navegación.
- 51 Artículo 87, Ley de Navegación.