

162
2ej



UNIVERSIDAD NACIONAL AUTONOMA DE MEXICO

Facultad de Derecho

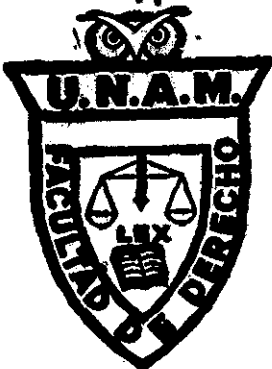
ATRIBUCIONES DEL CAPITAN DE
LA MARINA MERCANTE EN LA
LEGISLACION MEXICANA

TESIS PROFESIONAL

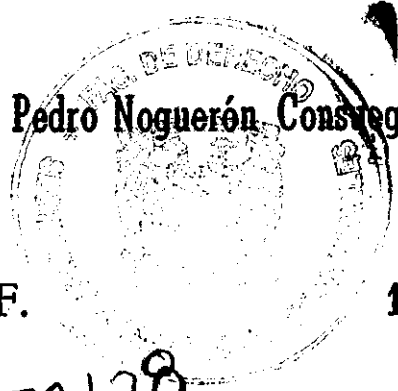
Que para obtener el título de:
LICENCIADO EN DERECHO

p r e s e n t a

FRANCISCO JAVIER FERNANDEZ PERRONI



Asesor: Lic. Pedro Noguereón Consuegra



México, D. F.

1999

TESIS CON
FALLA DE ORIGEN

272128



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.



FACULTAD DE DERECHO
SEMINARIO DE DERECHO ADMINISTRATIVO

Ciudad Universitaria, D.F., a 19 de febrero de 1999

UNIVERSIDAD NACIONAL
AVENIDA DE
MEXICO

ING. LEOPOLDO SILVA GUTIERREZ
DIRECTOR GENERAL DE ADMINISTRACION ESCOLAR
P R E S E N T E

El pasante de esta Facultad **FERNANDEZ PERRONI FRANCISCO JAVIER**, con número de cuenta 7857561-9 ha elaborado la tesis denominada **“ATRIBUCIONES DEL CAPITAN DE LA MARINA MERCANTE EN LA LEGISLACION MEXICANA”**, bajo la asesoría y aprobación del suscrito la cual a mi juicio cumple con los requisitos reglamentarios del caso.

En tal virtud considero que está en aptitud dicha tesis, de ser sometida a la aprobación de los señores profesores que integren el jurado de su examen profesional.

Ruego a usted ordenar lo conducente para que se continúen los trámites inherentes para que dicho pasante presente el examen profesional correspondiente, en caso de no existir inconveniente para ello.

Transcribo acuerdo del Consejo de Directores de Seminarios, según circular SG/003/98, de la Secretaría General:

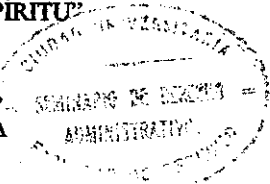
“El interesado deberá iniciar el trámite para su titulación dentro de seis meses siguientes (contados de día a día) a aquél en que le sea entregado el presente oficio, en el entendido de que transcurrido dicho lapso sin haberlo hecho, caducará la autorización que ahora se le concede para someter su tesis a examen profesional, misma autorización que no podrá otorgarse nuevamente sino en el caso de que el trabajo recepcional conserve su actualidad y siempre que la oportuna iniciación del trámite para la celebración del examen haya sido impedida por circunstancia grave, todo lo cual calificará la Secretaría General de la Facultad”.

Reitero a usted las seguridades de mi consideración y respeto.

“POR MI RAZA HABLARA EL ESPÍRITU”

El Director del Seminario

PEDRO NOGUERA CONSUEGRA
LICENCIADO EN DERECHO



c.c.p.- Dr. Máximo Carvajal Contreras.-Director de la Facultad de Derecho.- presente.

A Isaura, Guille, Marimar y
Arantza, con mi entrañable cariño.

A los capitanes y marinos
mercantes, quienes enfrentan una
constante lucha contra las
adversidades propias del mar, a la
vez que con su infatigable labor
persisten en el avance institucional
de la cultura marítima.

"En un barco, primero la voluntad de Dios, y luego la voluntad del Capitán"

Refrán mariner

I

ATRIBUCIONES DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	1
-------------------	---

CAPÍTULO I

CONCEPTO Y UBICACIÓN DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.....	6
1. ANTECEDENTES Y CONCEPTO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA.....	6
2. CLASIFICACIÓN DE LOS DIVERSOS TIPOS DE CAPITANES EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA.....	14
3. REQUISITOS PARA OBTENER EL CARÁCTER DE CAPITÁN EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA.....	20
a) Títulos Profesionales requeridos para ser Capitán.....	23
b) Certificados de Competencia requeridos para ser Capitán.....	24

CAPÍTULO II

ORDENAMIENTOS JURÍDICOS QUE REGULAN LA ACTIVIDAD DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE.....	31
1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS.....	31
2. LEY DE NAVEGACIÓN.....	33

3.	REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN	42
3.1	Abanderamiento y matrícula.....	45
3.2	De la navegación	47
3.3	Servicio de pilotaje.....	48
4.	LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN.....	50
5.	CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, EN MATERIA COMÚN, Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA FEDERAL.....	55
6.	CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL, EN MATERIA DE FUERO COMÚN, Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA DE FUERO FEDERAL	57
7.	LEY ORGÁNICA DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA.....	58
8.	LEY FEDERAL DEL TRABAJO.....	59
9.	LEY ADUANERA	61
10.	REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA.....	63
11.	LEY GENERAL DE SALUD	64
12.	REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE SALUD EN MATERIA DE SANIDAD INTERNACIONAL	66
13.	LEY GENERAL DE POBLACIÓN	67
14.	REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE POBLACIÓN.....	69
15.	REGLAMENTO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN NAVAL DE CUBIERTA; Y REGLAMENTO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN NAVAL DE MÁQUINAS.....	70

16. REGLAMENTO PARA EL ARQUEO DE EMBARCACIONES MERCANTES.....	73
17. REGLAMENTO PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS.....	74

CAPÍTULO III

FUNCIONES QUE REALIZA EL CAPITÁN CON APOYO EN LAS DIVERSAS DISPOSICIONES JURÍDICAS	76
1. DE AUTORIDAD MARÍTIMA.....	78
2. DE AUXILIAR DEL REGISTRO CIVIL.....	81
3. DE FEDATARIO PÚBLICO.....	84
4. DE AUXILIAR DEL MINISTERIO PÚBLICO FEDERAL.....	86
5. EN MATERIA DE COMUNICACIONES ELÉCTRICAS.....	88
6. EN MATERIA ADUANERA.....	89
7. EN MATERIA SANITARIA.....	92
8. EN MATERIA MIGRATORIA.....	93
9. DE REPRESENTANTE DEL PATRÓN, Y A SU VEZ, AUXILIAR DE LA AUTORIDAD LABORAL.....	94
10. DE REPRESENTANTE DEL NAVIERO.....	99

CAPÍTULO IV

EL CAPITÁN EN EL ÁMBITO DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES	110
--	------------

1.	SEGURIDAD MARÍTIMA.....	118
1.1	Creación de la Organización Marítima Internacional.....	119
1.2	Seguridad de la vida humana en el mar.....	120
1.3	Líneas de carga.....	121
1.4	Prevención de abordajes.....	121
1.5	Formación de la gente de mar.....	122
1.6	Búsqueda y salvamento marítimos.....	124
1.7	Arqueo de buques.....	125
1.8	Actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima.....	126
2.	CONTAMINACIÓN MARÍTIMA.....	128
2.1	Prevención de la contaminación por buques.....	128
2.2	Intervención por contaminación de hidrocarburos.....	130
2.3	Contaminación por vertimiento de desechos.....	132
2.4	Preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos.....	133
3.	DERECHO DEL MAR.....	134
4.	COMERCIO MARÍTIMO.....	138
4.1	Reglas de la Haya.....	138
4.2	Reglas de Hamburgo.....	139
4.3	Reglas de York y Amberes.....	140
5.	RESPONSABILIDAD CIVIL EN MATERIA MARÍTIMA.....	141

5.1	Limitación de la responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo	142
5.2	Responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos.....	143
5.3	Fondo internacional para indemnización por contaminación de hidrocarburos	144
6.	NORMATIVIDAD LABORAL DE LA GENTE DE MAR	145
7.	REPARTO DE CARGAS	154
7.1	Transporte por agua (ALALC).....	154
7.2	Código de Conducta.....	155
8.	FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO	157
8.1	Convenio de Mar del Plata	157
8.2	Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional.....	158
9.	TRANSPORTE MULTIMODAL	159
10.	SANIDAD MARÍTIMA	160
	CONCLUSIONES	164
	ANEXO 1	
	INTEGRACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA	169
	ANEXO 2	
	PRINCIPALES TRATADOS INTERNACIONALES SUSCRITOS Y RATIFICADOS POR MÉXICO, QUE TIENEN RELACIÓN CON LA ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE	170
	BIBLIOGRAFÍA	183

INTRODUCCIÓN

La motivación central de este trabajo surge del profundo respeto y cariño que guardo por dos actividades: la de marino mercante y la de abogado que pretendo ser. El tema que abordaremos trata en consecuencia de entrelazar estas dos disciplinas, utilizando las herramientas que de ambas -en forma limitada- dispongo. Es en este contexto que a través de las presentes páginas echaré mano del Derecho para fundamentar las normas legales a que están sujetas las funciones de un capitán de la marina mercante en México. El objetivo que sugiere el título de la presente tesis "ATRIBUCIONES DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE EN LA LEGISLACIÓN MEXICANA" -y el contenido de la tesis misma- es contribuir a precisar las atribuciones jurídicas que le confiere la legislación mexicana al capitán de la marina mercante en el desempeño de sus labores a bordo de un buque mercante nacional, sobre el que como se sabe, se extiende nuestra soberanía, y en consecuencia -sin entrar al estudio del conflicto de leyes- está sujeto a la jurisdicción de la ley mexicana.

La interrelación existente entre estas dos disciplinas, por ajenas que parezcan, queda de manifiesto en la condición *sui-generis* del capitán, que como responsable del pequeño grupo social que habita un buque, no sólo aplica técnicas propias para la navegación del mismo, sino también ordenamientos jurídicos que rigen la convivencia de las personas a bordo, así como diversas normas que regulan actos jurídicos, que aunque se originen a bordo de una embarcación, afectan a otros miembros de la sociedad en general.

La actividad diaria desarrollada por el capitán, se desempeña en un medio totalmente ajeno y desconocido para la generalidad de la población, ya que dicha actividad se lleva a cabo -la mayor parte del tiempo- en la mar, y sujeta a peligros e inclemencias meteorológicas, con un desarraigo de la vida en sociedad, en países con cultura, costumbres y forma de vida diferentes a las de su lugar de origen. Por lo anterior, el criterio utilizado en el análisis y elaboración de las disposiciones jurídicas que regulan la labor del capitán -y en general del marino mercante- debería ser acorde con la situación especial antes descrita, la cual tendría que contar con una visión diferente de la que se aplique en otras actividades realizadas por el ser humano en su medio natural.

Del estudio de este tema nos surgirán conclusiones y sugerencias, lo que nos llevará a propuestas de modificación y actualización en la legislación. La importante labor del capitán, reconocida en las diferentes actividades que realiza, debe considerarse también en un mayor respaldo de la legislación laboral y de seguridad social al otorgarse para la gente de mar mayores prestaciones propias del medio en que se desarrolla, como por ejemplo, en los conceptos de vacaciones; enfermedades profesionales; salarios acordes al ámbito geográfico donde se realice la actividad; criterios de equivalencia en el cómputo del tiempo laborado a bordo para efectos de antigüedad y jubilación; estabilidad en el cargo, considerando que por su función de autoridad -en el caso del capitán- podrían afectarse los intereses del naviero.

Figura multidisciplinaria en el campo jurídico es la del capitán de la marina mercante. Por tanto, sus funciones de Derecho Público y de Derecho Privado agrupan una serie de situaciones jurídicas que merecen ser estudiadas en forma conjunta.

El capítulo I del presente trabajo inicia con una breve reseña histórica, para luego abordar una definición del capitán de la marina mercante, así como de la referida institución. Posteriormente, enmarcamos los requisitos para obtener tal carácter y delimitamos el entorno comercial y civil de la actividad marítima, para tratar de precisar sus rasgos generales, clarificando la inexacta creencia popular que considera que la actividad marítima y la del capitán de un buque, necesariamente forman parte de un estructura militar al equipararla con las actividades propias de la Armada o marina militar, situación que claramente define y diferencia la vigente Ley Orgánica de la Administración Pública Federal.

También se pretende obtener una utilidad práctica al analizar y agrupar en el capítulo II, las principales disposiciones jurídicas contenidas en los ordenamientos en nuestra legislación que están directamente relacionadas con el capitán de un buque. Analizamos los artículos más relevantes y las funciones que regulan, sin abarcar desde luego, conceptos que rebasan los límites de este trabajo, como sería el caso de otras cuestiones propias del Derecho Mercantil, del Derecho Administrativo en general, o bien, del Derecho del Mar.

En seguida, abordamos de lleno el propósito fundamental de este trabajo, cuya pretensión es, en forma limitada y modesta, conjuntar y resaltar la gama de funciones jurídicas que realiza el capitán de la mariana mercante.

Por las necesidades propias del negocio naviero, la legislación que analizamos otorga diversas atribuciones al capitán, supliendo así -aunque de manera eventual- al funcionario que en principio le corresponde realizar el acto jurídico de que se trate, ya que en todo nuestro territorio se debe aplicar el orden jurídico establecido, y

teniendo en cuenta que un buque que enarbola la bandera mexicana constituye una extensión del territorio nacional, y por distante que se encuentre la embarcación estará sujeta a la legislación mexicana, así como su carga y su tripulación, cuando menos en forma parcial.

Fundamentalmente se intenta analizar el carácter de funcionario público que realiza el capitán de la marina mercante, al desempeñar sus funciones de: autoridad marítima; las relacionadas con el Registro Civil; las relativas al Ministerio Público Federal, así como las de autoridad aduanera, sanitaria, migratoria y laboral, entre otras, como se trata en el capítulo III.

El contenido y aplicación de los tratados internacionales en el ámbito marítimo es un tema que se presta a diversas dudas, incluso provoca confusión. En la operación diaria del buque dicha situación se actualiza con frecuencia, tal como lo tratamos en el capítulo IV. En este sentido, es que se analiza la parte medular de los principales convenios internacionales en materia marítima que inciden en la actuación del capitán, a la vez que se señalan determinadas cuestiones básicas relacionadas con los mismos.

Las atribuciones, funciones y obligaciones a que está sujeto el capitán son examinadas en la presente tesis, de manera que se identifican con claridad al clasificarse en las distintas materias que corresponden. En forma general se realizan propuestas de reformas al marco jurídico, atendiendo entre otras cuestiones, a la modernización y actualización que debe tener el marco regulatorio, a los criterios técnicos de la navegación marítima actual, y sobre todo, a la adecuación que debe existir a efecto de hacer consistente el marco legal aplicable con la naturaleza de la actividad marítima, la cual es diferente a la generalidad de las labores que se realizan en tierra.

Al presentar esta visión global de la figura que estudiamos, sostenemos algunas ideas personales con el objeto de que en cierta medida pudieran contribuir a facilitar el conocimiento y comprensión respecto de la importante función que realiza el capitán de la mariana mercante nacional.

CAPÍTULO I

CONCEPTO Y UBICACIÓN DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

I. ANTECEDENTES Y CONCEPTO DE LA MARINA MERCANTE MEXICANA

El recorrido histórico de la marina mercante de México recoge la imagen viva de nuestra posición geográfica envuelta por océanos y que con dos grandes litorales brindan al país estratégica postura en relación al movimiento marítimo.

Después del fuego, la navegación aparece entre los hombres, estando en el origen de todas las grandes civilizaciones antiguas. Los pueblos que habitaron al altiplano de Anáhuac y los extensos litorales que circundan al hoy país de México, si bien no ostentan características marineras en extremo adelantadas deben de tomarse en consideración al referirse al intercambio comercial establecido por ellos a grandes distancias, sin duda alguna en multitud de ocasiones por vía marítima. La canoa, *acal o acalle, construida por un solo trozo de madera* representa el medio de comunicación usual en las regiones lacustres.¹

En Tenochtitlan existía un gran movimiento lacustre que maravilla a Bernal Diaz del Castillo. El Códice Nuttall, dibuja en una lámina dos canoas, la primera sencilla y la segunda doble en acarreo. El Códice Matritense escenifica instrumentos pesqueros y de navegación hasta el

¹ NÚÑEZ ORTEGA, A., *Los Navegantes Indígenas en la Época de la Conquista. Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística*. México, Editorial Tercera Época, t. IV, p. 55.

encuentro de las dos culturas, la mexicana y la española, en el gran duelo de la conquista y la toma de la Capital Azteca por los 13 bergantines comandados por Hernán Cortés, que se terminaron de construir en Texcoco, ayudados eficazmente por muchas flotillas de canoas aliadas que sumaron más de 16,000 decidiendo definitivamente la suerte de Tenochtitlan a favor de los conquistadores el 13 de agosto de 1521. Efectivamente, en el año de 1519 se instaló el primer astillero de América en las riberas del lago de Texcoco.²

El lienzo de Tlaxcala pinta hermosas reproducciones de canoas y pueblos ribereños. El Códice Mendocino habla gráficamente de la rebelión de Chalco y la destrucción de canoas mexicas.

La navegación prehispánica de altura permanece en tela de juicio, ya que se ha escrito mucho de leyenda o tradición, en cambio, la navegación de cabotaje no puede objetarse. El descubrimiento de América se realiza en naves mercantes, siendo la marina mercante española, el alma del conocimiento de América, porque las embarcaciones que emplea en la travesía inicial el navegante genovés son pequeños veleros costeros utilizados para el comercio y transporte.

Desde muchos años antes de la llegada de los descubridores, en el siglo XV funcionó la primera ruta marítima en nuestro continente, la que operaba regularmente desde las actuales costas del Estado de Campeche, hasta la desembocadura del Río de San Juan, que limita a Costa Rica y Nicaragua. Los lugares donde hacían escala los navegantes eran también centros comerciales o de intercambio, que ahora conocemos como Champotón, Campeche, Celestún, Dzilem, Chacmuc

² GARCÍA ARROYO, Raziél, Biografía de la Marina Mexicana. Secretaria de Marina, México, Editorial Talleres Gráficos de la Nación, 1970, p. 48.

y Xkañak, en estos lugares operaban activamente los pochtecas o comerciantes del altiplano de Anáhuac.³

Posteriormente, en 1523 Hernán Cortés instala un astillero en las costas del pacífico, en Huatulco, Oaxaca.

Históricamente tanto en el descubrimiento de América en 1492, como en la conquista de México en 1521, no existía distinción entre la actividad de la marina mercante y la marina de guerra o armada, en ambos casos se acostumbraba que la flota estuviera armada y tanto Colón como Cortés, eran Capitanes-Almirantes.⁴

En el siglo XVI se establecieron rutas marítimas entre la Nueva España y las Islas Filipinas, que abrieron a través del Puerto de Acapulco una etapa de auge comercial para nuestro país. Asimismo, los productos que se enviaban desde nuestras provincias a las lejanas tierras de oriente y occidente, dieron como resultado un importante movimiento de intercambio comercial marítimo.

Por desgracia, el comercio que tan brillantemente ejercía nuestro país con ultramar, debido a los constantes ataques de los corsarios y a la falta de escoltas de guerra, hizo que viniera a menos, incrementándose el comercio con norteamérica a bordo de embarcaciones construidas en Campeche, que por su tradición marinera desarrolló la construcción naval, intensificándose en el siglo XVII, pues a partir de entonces gran parte de las expediciones que se efectuaron, se integraron con embarcaciones construidas en puertos mexicanos,

³ BRACAMONTES A., Jesús, Tradición Marítima de México: Primera Exposición de Modelismo Naval; Asociación Mexicana de Modelismo Naval y Cultura Marítima, México, 1963, p. 5.

⁴ *Idem*, p. 7.

aprovechando las magníficas maderas de caoba, cedro, guayacán y el habilidoso trabajo de nuestros carpinteros de ribera y calafateros.

En la Nueva España concluía el siglo XVIII con grandes progresos en el comercio marítimo, colocándola en condiciones favorables superiores a las de las demás colonias de América, produciéndose un constante intercambio de productos entre la Colonia y el Asia, con movimiento regular de embarcaciones, así como con el Perú, y en mayor escala con Europa, aunque limitado solamente con España.⁵

La industria de la construcción naval, a través de los años, fue decayendo más y más, hasta casi desaparecer, pues posteriormente a la guerra de independencia no se volvieron a construir embarcaciones de madera, más que en Campeche, y eso esporádicamente. Con las construcciones de hierro de nuestros tiempos, ha desaparecido aquella industria que trajo nombre y distinción al México Colonial.⁶

Al construirse el nuevo Gobierno Independiente, fueron dictadas algunas disposiciones encaminadas a permitir en todos los puertos del país, el comercio marítimo directo con todas las naciones del mundo, lo que hizo que pronto comenzaran a llegar a nuestros puertos embarcaciones de todas partes. José María Morelos consideraba la necesidad de poseer una marina, no sólo de guerra, con los países independientes y abastecer de lo más necesario a las huestes libertadoras y a las poblaciones ya en manos de los insurgentes.

⁵ BONILLA, Juan de Dios, *Historia Marítima de México*. México, Editorial Litorales, 1962, pp. 185-186.

⁶ *Idem*, p. 187.

Aún cuando el Gobierno Independiente, desde su integración como tal, dictó diversas medidas para lograr la organización y fomento de la marina mercante nacional, su mejoría no se hizo sentir. Las guerras intestinas sostenidas entre imperialistas y republicanos; entre centralistas y federalistas; con Texas y más tarde con los Estados Unidos, con frecuentes bloqueos a nuestros puertos y apresamientos y hundimientos de embarcaciones mexicanas que eran sorprendidas en alta mar, volvieron no sólo a detener, sino a destruir la naciente flota mercante nacional.⁷

La navegación a vapor se introdujo en el país a mediados del siglo pasado, en 1848, cuando junto con los pailebotes Margarita, Flecha y Mexicana, y el bergantín Argos, se incorpora a nuestra flota mercante el vapor Neptuno.⁸

Las luchas de la Revolución de 1910 repercutieron de manera directa en la marina mercante; por una parte se dislocaron las actividades mercantiles, en tanto que por otra, las frecuentes acciones de guerra dañaron y hundieron a muchas embarcaciones y otras quedaron indefinidamente amarradas en los muelles hasta que en ellos se perdían, mientras que la flota petrolera fue retirada por las compañías explotadoras del aceite. La marina mexicana vino a menos una vez más y, con el artículo 32 de la Constitución de 1917, se buscó nuevamente la forma de hacer efectiva la posesión por parte de México de una marina acorde con sus vastos litorales y sus crecientes actividades mercantiles con otros países.⁹

⁷ GARCÍA ARROYO, Raziel, *Biografía de la Marina Mexicana*, op. cit., p. 154.

⁸ *Idem*, p. 156.

⁹ *Idem*, p. 157.

En los años veinte, la actividad marítima comercial era regulada por el Departamento de Marina Mercante de la Secretaría de Comunicaciones y Obras Públicas, hasta 1940, en que empezó a funcionar el Departamento Autónomo de Marina, al modificarse la Ley de Secretarías de Estado, por iniciativa del Presidente Cárdenas, y antes de transcurrido un año, en enero de 1941, fue creada por el Gral. Manuel Avila Camacho la Secretaría de Marina.

Desde 1976, mediante la modificación a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, se decidió que la marina mercante, y en general las actividades inherentes a la función comercial de la marina, como son la operación portuaria; el dragado; el señalamiento marítimo, y la construcción de obras marítimas, salieran del ámbito castrense para pasar a la rectoría de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

La flota mercante mexicana durante la década de los 80's registró un importante índice de crecimiento. En efecto, durante 1987 la marina mercante mexicana llegó a contar con una flota de 222 embarcaciones mayores de 500 toneladas de peso muerto (TPM)¹⁰ dedicadas al transporte marítimo, lo que representaba un tonelaje de 2.3 millones de TPM; además, se contaba con casi otro millón de toneladas de peso muerto en proceso de abanderamiento a corto plazo, bajo la figura del "Padrón de Abanderamiento Mexicano".^{11,12}

¹⁰ Por tonelaje de peso muerto se entiende la capacidad de carga útil que tiene la embarcación, es decir, incluye el peso que tendría la carga, así como el avituallamiento del buque, el cual consiste en agua, víveres y combustibles.

¹¹ La figura jurídica del Padrón de Abanderamiento Mexicano se estableció inicialmente en el Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, el cual fue publicado en el DOF el 7 de marzo de 1986 y entró en vigor al día siguiente. Por su parte, la vigente Ley de Navegación en su artículo 15 dispone que las empresas navieras mexicanas podrán inscribir en el Registro Público Marítimo Nacional, dentro de un Programa de Abanderamiento a las embarcaciones extranjeras de su propiedad o que

Dicho tonelaje de la flota mercante mexicana de 2.3 millones de TPM, nos situaba -en el referido año de 1987- en tercer lugar a nivel latinoamericano, únicamente superados por Brasil que se encontraba en el primer lugar con un tonelaje de 10 millones, y por Argentina en segundo lugar con 6 millones. Además, entre México y sus más cercanos seguidores, Cuba y Venezuela, existía más de un millón de toneladas de diferencia.¹³

No obstante el desarrollo alcanzado por la marina mercante mexicana en la década pasada, en los años recientes la participación de la flota mexicana en el comercio marítimo de nuestro país ha sido poco significativa. Efectivamente, el referido porcentaje de 2.3 millones de TPM que existía en los 80's, a la fecha se ha reducido a 1.4 millones de TPM (ver anexo 1). Adicionalmente, conforme a las estadísticas oficiales, el porcentaje de participación de las embarcaciones con bandera mexicana en el tráfico de altura actualmente sólo atiende el 2%¹⁴ del comercio exterior por vía marítima.

Por su parte, el denominado "Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000", señala que "En el contexto mundial, México ocupa el décimo séptimo lugar por el

legítimamente posean, bajo cualquier contrato de arrendamiento o fletamento con opción a compra, las cuales gozarán del mismo trato que las embarcaciones mexicanas, cuando cumplan con los requisitos y obligaciones de incorporación de tripulación mexicana y compromiso de abanderamiento. Como se podrá advertir, mediante el Padrón de Abanderamiento Mexicano se ha buscado promover el crecimiento de la flota al darle a las embarcaciones inscritas un tratamiento similar a las mexicanas, en la inteligencia que después de un determinado plazo, se abanderarán como nacionales.

¹² Investigación de campo, conforme a la información existente en la Dirección General de Marina Mercante de la SCT.

¹³ *Idem.*

¹⁴ *Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000.* Publicado en el DOF el 25 de marzo de 1996, (segunda sección) p. 31.

valor de su comercio y el cuadragésimo cuarto por el tamaño de su flota mercante. El negocio naviero nacional representa un poco más de 0.5% del PIB del país y da empleo a alrededor de 10,000 personas¹⁵. A dichos datos podríamos agregar que conforme al reporte de la UNCTAD¹⁶, México ocupa el quinto lugar a nivel latinoamericano de flota mercante bajo su bandera, con un total de 1,130,597 toneladas de registro bruto.

A mayor abundamiento, como anexo 1 de este trabajo, se presenta un par de cuadros en los que se detalla la actual integración de la flota mercante mexicana, tanto la de bandera nacional, como la de bandera extranjera propiedad de armadores mexicanos.

Por otra parte, tradicionalmente el desarrollo de las marinas mercantes ha sido una preocupación constante en diferentes países, pues su importancia es vital para el desarrollo del comercio exterior de cualquier país, sobre todo, cuando se trata de comercializar materias primas o productos de carácter estratégico, como son los energéticos.

Podemos definir a la marina mercante como el conjunto de organismos y medios que concurren al quehacer naviero para desarrollar las condiciones propias de la actividad marítima comercial por medio de cualesquiera tipo de flota.

En este sentido, la marina mercante comprende los organismos de administración y control del gobierno; las unidades de los diferentes tipos de flotas dedicadas al tráfico de altura, cabotaje y fluvial; el personal marítimo; los centros de formación y capacitación del personal; las instalaciones portuarias, vías navegables y ayudas a la navegación;

¹⁵ Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT, p. 5.

¹⁶ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Review of Maritime Transport 1997, p. 115.

la industria naval, tanto de construcción como de mantenimiento; la legislación correspondiente; así como los contratos y actos que de ella se derivan.¹⁷

Desde un punto de vista estrictamente jurídico, el concepto de "marina mercante mexicana" se encuentra expresamente definido en el artículo 2° de la vigente Ley de Navegación, que fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 4 de enero de 1994 y que entró en vigor al día siguiente de su publicación, de la siguiente forma: "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".

2. CLASIFICACIÓN DE LOS DIVERSOS TIPOS DE CAPITANES EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Una de las características del negocio marítimo es la cantidad y variedad de personas que proviniendo de diferente formación y realizando actividades disímboles, intervienen en la explotación de una empresa naviera. Sin duda uno de los más importantes auxiliares con que cuenta el naviero para la explotación de su empresa es la persona que desempeña el cargo de capitán de un buque mercante, el cual con su título o certificado de competencia correspondiente -y con la capacidad legal exigida, es decir, que el naviero le haya asignado tal cargo- desempeña a bordo la jefatura suprema de la embarcación con todas las facultades, obligaciones y responsabilidades inherentes al mando y dirección de la misma. La regulación de la actuación del capitán se encuentra repartida en múltiples disposiciones jurídicas, las

¹⁷ MORELL L. D., Francisco, *El Poder y los Intereses Marítimos*. Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales, 1968, p. 43.

cuales son resultado de la complejidad y diversidad de funciones que le están atribuidas al encarnar, por necesidad, facultades que en cualquier otra actividad corresponden a distintas personas en lo individual.

La figura del capitán encierra tal conjunto de atribuciones, facultades y deberes que difícilmente podrán encontrarse en otro profesional cualquiera. Para darnos una idea de su importancia, nos referimos a las distintas denominaciones que este cargo ha tenido a través de los tiempos y en diferentes naciones. Los romanos lo denominaban "*Magister Navis*"; los ingleses le llamaban "*Master Under God*"; los franceses "*Maître Après Dieu du Navire*" y la misma denominación de "*Capitán*" como en México se le conoce, derivada del latín "*Caput, Capitis*" que significa "Cabeza"¹⁸, lo que demuestra la preponderancia que siempre se le ha otorgado en todo tiempo y lugar.

Actualmente en los países de habla inglesa -e internacionalmente al hablar en inglés, idioma que es utilizado mundialmente en el medio marítimo- se le conoce como "Master". En Portugal y algunos países sudamericanos se utiliza el término "Comandante", debido a que en estos países continúa existiendo la influencia militar en las actividades de la marina mercante.

El cargo de capitán no ha tenido siempre el mismo contenido, ya que ha sufrido una evolución paralela a los avances técnicos en materia marítima, a los grandes descubrimientos geográficos, a las modalidades del tráfico comercial y al desarrollo en la navegación y construcción naval; así inicialmente, el capitán solía ser copropietario del buque, -mientras que hoy en día cuando menos por lo que toca a las embarcaciones mayores- se ha convertido en un profesional sujeto a

¹⁸ *Diccionario Abreviado Latino-Español Español-Latino*, 12ª ed., Barcelona, Bibliograf, 1989, p. 37.

una relación laboral con el armador. Sin embargo, paralelamente a esa línea descendente históricamente en el aspecto económico, se relaciona con una tendencia ascendente en su posición social al exigírsele una más completa formación interdisciplinaria y un profundo conocimiento de las diversas materias que abarca su actividad profesional, cada vez más compleja e importante.

Como anteriormente hemos indicado, por capitán entendemos a la persona que desempeña a bordo de una embarcación la jefatura suprema de la misma, por lo que es el responsable final del buque, su carga y sus tripulantes. Así, tenemos que diferenciar y explicar las variadas situaciones que jurídicamente se dan para que un sujeto pueda tener a su mando cualquier tipo de embarcación mercante.

Respecto al perfil que debe cumplir el capitán, resulta ilustrativo lo señalado en la siguiente cita: "Para asegurar un alto grado de éxito como capitán un hombre debe de poseer una rara combinación de cualidades. Debe ser físicamente fuerte y firme y con una personalidad con capacidad de mando que transmita a sus subordinados el grado necesario de confianza y deseos de obedecerle. Tiene que ser moralmente fuerte con la visión de que las fallas en una emergencia frecuentemente resultan en consecuencias desastrosas. La falta de experiencia será compensada por el temple, fuerza de voluntad y autocontrol."¹⁹

"Está de más decir que existen muchos barcos a flote en los cuales el capitán, los oficiales e ingenieros trabajan en forma conjunta en un ambiente de cordialidad y en términos de ayuda mutua. Es igualmente cierto que existen otros donde estas condiciones no se dan. Lo anterior

¹⁹ HOLMAN, H., *A Handy Book for Shipowners & Masters*, 16ª ed., London, M. R. Holman, 1964, p. 5 (traducción libre).

es en gran parte consecuencia del papel que desempeña el capitán. Cualquier cosa que afecte la conducta y la disciplina de la tripulación como un todo, debe afectar en mayor o menor medida los intereses de los dueños del barco. Si fuera usual que los capitanes, por un lado animaran a sus oficiales a tomar un interés activo e inteligente en la navegación del buque, y por el otro disciplinaran a su tripulación hacia un sentido propio del deber y responsabilidad, habría menos contratiempos y mucha mayor eficiencia para llevar a cabo los compromisos del barco.”²⁰

En nuestra legislación, el ordenamiento jurídico que regula las categorías y condiciones exigidas a los tripulantes lo constituye el “Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima” publicado en el DOF el 12 de noviembre de 1982 (y que entró en vigor el 13 de diciembre de ese mismo año), el cual se expidió teniendo como fundamento legal el artículo 146 de la “Ley de Navegación y Comercio Marítimos” (la cual como más adelante veremos con detalle, ha quedado sin efecto en la mayor parte de su contenido), así como los artículos 7, 8, 9, 10, 11 y 12 de la ya abrogada “Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana” (que había sido publicada en el DOF el 8 de enero de 1981).

En los buques mercantes existen dos grandes ramas o departamentos en los que se divide la operación de la embarcación, a saber, el de cubierta y el de máquinas. En la rama de cubierta se desarrollan las funciones propias del buque como la navegación, sus maniobras, la carga y descarga de la embarcación, además de atenderse lo relativo a la condición jurídica del buque, como es lo concerniente a

²⁰ *Idem*, p. 10.

los certificados de seguridad marítima, manifiestos de carga, diario de navegación, etc., por lo que en esta rama es donde se desarrollan principalmente las funciones a cargo del capitán. El departamento de cubierta incluye también, las actividades del personal dedicado a la "cámara", es decir, a los servicios de cocina y hospedaje de los tripulantes. Por su parte, el departamento de máquinas comprende las labores relacionadas con la propulsión de la embarcación y suministro de servicios que requiere el buque para su operación, tales como corriente eléctrica, refrigeración, alumbrado, agua y otros servicios similares.

El referido Reglamento establece tres categorías a nivel profesional de quienes pueden tener el mando de una embarcación, siendo éstas las de "Piloto Naval", "Capitán de Marina" y "Capitán de Altura". Conforme a lo anterior, cualquier persona que cuente con cualquiera de estos títulos podrá ejercer el mando de una determinada embarcación, según las limitaciones en cuanto al tonelaje y características que el propio Reglamento establece para cada caso.

Conforme a lo anterior, podemos afirmar que los tres niveles de Capitanes que existen formalmente son los siguientes:

- El "Piloto Naval", el cual podrá desempeñar el cargo de capitán en embarcaciones de hasta 3,000 toneladas brutas de registro (TRB) (con excepción de remolcadores que tengan más de 8,000 caballos de fuerza de potencia propulsora nominal en la máquina principal).
- El "Capitán de Marina", que podrá tener a su mando embarcaciones hasta de 7,000 toneladas brutas de registro (con excepción de remolcadores que tengan más de 13,400 caballos de fuerza en su máquina principal).

- Finalmente, el "Capitán de Altura" -que es el que cuenta con el máximo nivel profesional- podrá tener a su mando cualquier buque sin importar su tonelaje, dimensiones y potencia de su máquina propulsora.

Además de estas tres categorías de carácter profesional -es decir, que requieren de título a nivel licenciatura, ya que en estos casos es necesario haber cursado la carrera profesional en cualquier Escuela Náutica Mercante del país- existe también un determinado número de cargos a bordo de los buques, los cuales se denominan "Patrones", acepción que se le da a la persona que tiene a su mando una embarcación menor (es decir, de dimensiones pequeñas, las cuales pudieran ser por ejemplo, menores a 500 toneladas brutas de registro), sin haber cursado una carrera profesional en una Escuela Náutica.

Así tenemos que, en la marina mercante mexicana, existen diversas categorías de "Patrones", que como ya quedó explicado, con esta connotación se entiende también al capitán de una embarcación. Dichas categorías son las siguientes:

Patrón Motorista
Patrón Marinero
Patrón de Río de Tercera
Patrón de Río de Segunda
Patrón de Río de Primera
Patrón de Draga Fija
Patrón de Draga Móvil
Patrón de Costa
Patrón Pescador
Patrón de Pesca de Litoral

Patrón de Pesca de Litoral
Patrón de Pesca Costera
Capitán de Pesca Oceánica
Patrón de Yates y Embarcaciones de Recreo

3. REQUISITOS PARA OBTENER EL CARÁCTER DE CAPITÁN EN LA MARINA MERCANTE MEXICANA

Para fungir como capitán de una embarcación, en primer lugar se deberá contar con el título, certificado de competencia o pasavante correspondiente que lo acredite técnicamente como tal, para lo cual habrá que cumplir con la reglamentación correspondiente. En segundo lugar, deberá existir la relación laboral o conformidad del armador que le otorgue dicho cargo.

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos -con gran sentido nacionalista, que deviene de una serie de circunstancias históricamente identificadas y justificadas- desde su texto original de 1917, reserva a los mexicanos por nacimiento, la posibilidad de pertenecer a la marina mercante mexicana, incluso después de su reciente modificación -publicada en el DOF el 20 de marzo de 1997, y que entró en vigor un año después de su publicación- el artículo 32 constitucional mantiene dicha calidad. Los párrafos tercero y cuarto de este artículo establecen lo siguiente:

“... ”

En tiempo de paz, ningún extranjero podrá servir en el Ejército, ni en las fuerzas de policía o seguridad pública. Para pertenecer al activo del Ejército en tiempo de paz y al de la Armada o al de la Fuerza Aérea en todo momento, o

desempeñar cualquier cargo o comisión en ellos, se requiere ser mexicano por nacimiento.

Esta misma calidad será indispensable en capitanes, pilotos, patronos, maquinistas, mecánicos y, de una manera general, para todo el personal que tripule cualquier embarcación o aeronave que se ampare con la bandera o insignia mercante mexicana. Será también necesaria para desempeñar los cargos de capitán de puerto y todos los servicios de practica y comandante de aeródromo.

...".

Es importante destacar que la marina mercante como soporte básico del comercio exterior de un país, ha jugado un papel estratégico tanto en tiempos de paz para el desarrollo de la actividad económica de toda nación, como en tiempos de guerra al participar como apoyo en las actividades bélicas, motivo por el cual, nuestra carta magna establece la importancia que representa el recurso humano de carácter nacional en la actividad marítima, al reservar a mexicanos por nacimiento la posibilidad de tripular nuestros buques mercantes. De paso, cabe señalar, la importancia que la ley suprema otorga a la función de la autoridad marítima, la cual se materializa, entre otros, a través del capitán de puerto -figura de singular relevancia en la legislación marítima nacional- al exigirle también la referida calidad de mexicano por nacimiento.

El artículo 22 de la vigente Ley de Navegación reitera dicho principio, en el sentido de que todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana deberá ser mexicano por nacimiento.

La Ley de Navegación y Comercio Marítimos, reafirmaba este requisito de la nacionalidad en su artículo 146, al señalar lo siguiente:

“Todos los miembros de la tripulación de un buque nacional, deberán ser mexicanos por nacimiento y hacer constar su pericia, capacidad técnica o práctica en el desempeño de sus funciones a bordo ...”.

Igualmente, la Ley de Vías Generales de Comunicación (que fue publicada en el DOF el 19 de febrero de 1940 y entró en vigor en esa misma fecha, como también más adelante se verá, ha quedado sin efectos por lo que toca a su contenido en materia marítima), en el artículo 286 establecía que todo el personal de la marina mercante nacional debía ser mexicano por nacimiento.

Por otra parte, en lo que toca al género de los tripulantes, la legislación marítima mexicana no distingue ni limita al personal que debe integrar la tripulación de buques mercantes. En tal sentido, desde un punto de vista jurídico las mujeres pueden ocupar todos los cargos en un buque, aunque en la práctica y por lo rudo de las labores marineras, se antoja difícil que dicha afirmación llegue a materializarse, sobre todo en las actividades esenciales de cubierta y máquinas de la embarcación. Sin embargo, en los últimos años el personal femenino ha incurrido en el trabajo a bordo de buques mexicanos al desempeñar cargos como cocineras y camareras, e incluso, a partir de la década de los ochentas han egresado ya de las Escuelas Náuticas Mercantes oficiales de la marina mercante mexicana de sexo femenino, dando con ello un paso más en la evolución del pensamiento marítimo de nuestro país.

Ahora bien, pasando ya específicamente a los requisitos exigidos por el citado Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima, podemos decir que dicho ordenamiento constituye el instrumento jurídico que regula las condiciones necesarias para obtener la categoría de capitán. En tal sentido -con el riesgo de ser un tanto prolijo en cuanto al desarrollo de lo que establece el citado Reglamento- en aras de identificar en forma clara y exhaustiva las diversas posibilidades jurídicas por medio de las cuales se puede ser capitán de la marina mercante mexicana, a continuación se hace un listado del tipo de capitán, las embarcaciones que éste puede mandar y los requisitos que debe cubrir:

a) Títulos Profesionales requeridos para ser Capitán

PILOTO NAVAL

Puede mandar: Embarcaciones con un máximo de 3,000 TRB

Se requiere: Haber cursado la carrera en una Escuela Náutica y aprobado el examen profesional correspondiente.

CAPITÁN DE MARINA

Puede mandar: Embarcaciones con un máximo de 7,000 TRB

Se requiere: Poseer título de Piloto Naval; haber estado embarcado tres años como oficial de cubierta en buques de más de 1,600 TRB; o bien, un año como oficial de cubierta

en buques de más de 1,600 TRB, más un año como
1er. oficial en buques mayores de 7,000 TRB

CAPITÁN DE ALTURA

Puede mandar: Embarcaciones sin restricción en tonelaje y dimensiones.

Se requiere: Poseer título de Capitán de Marina; haber estado embarcado tres años como oficial de cubierta en Buques de navegación marítima; o bien, un año como oficial de cubierta en buques de cualquier tonelaje, más un año como 1er. oficial en buques mayores de 1,600 TRB

b) Certificados de Competencia requeridos para ser Capitán

PATRÓN MOTORISTA

Puede mandar: Embarcaciones en navegación marítima hasta 25 caballos de fuerza.

Se requiere: Haber estado embarcado un año como Timonel y un año como Ayudante de Máquinas.

PATRÓN MARINERO

Puede mandar: Embarcaciones en navegación marítima hasta 10 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Timonel.

PATRÓN DE RÍO DE TERCERA

Puede mandar: Embarcaciones en navegación fluvial hasta 50 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Timonel.

PATRÓN DE RÍO DE SEGUNDA

Puede mandar: Embarcaciones en navegación fluvial hasta 100 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado un año como Patrón de Río de Tercera.

PATRÓN DE RÍO DE PRIMERA

Puede mandar: Embarcaciones en navegación fluvial hasta 200 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Patrón de Río de Segunda.

PATRÓN DE DRAGA FIJA

Puede mandar: Dragas estacionarias.

Se requiere: Haber estado embarcado un año como Dragador de Primera y un año como Contramaestre.

PATRÓN DE DRAGA MÓVIL

Puede mandar: Dragas móviles.

Se requiere: Haber estado embarcado un año como Patrón de Draga Fija.

PATRÓN DE COSTA

Puede mandar: Embarcaciones en navegación marítima hasta 500 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado un año como Patrón de Draga Móvil; o bien, dos años como Contramaestre.

PATRÓN PESCADOR

Puede mandar: Embarcaciones pesqueras hasta 80 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado 18 meses como Marinero Pescador Clase A, si el interesado sabe leer y escribir; o un año como Marinero Pescador Clase A, si tiene certificado de instrucción primaria; o seis meses como Marinero Pescador Clase A, si ha tomado el curso correspondiente; o bien, haber obtenido el diploma de Ayudante de Navegación, en un centro de estudios registrado por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

PATRÓN DE PESCA DE LITORAL

Puede mandar: Embarcaciones pesqueras hasta de 250 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Patrón Pescador; o dieciocho meses si cuenta con certificado de educación media superior; o un año en el mismo puesto si es egresado de un plantel cuyos programas se encuentren registrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; o seis meses en el puesto antes citado si tiene formación pesquera superior a la que se imparte en planteles de las características mencionadas; o bien, doce meses como Patrón de Pesca de Litoral en prácticas si cuenta con diploma de Técnico en Navegación y Pesca expedido por un plantel de educación técnica media superior cuyos programas también estén registrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

PATRÓN DE PESCA COSTERA

Puede mandar: Embarcaciones pesqueras hasta de 350 TRB

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Patrón de Pesca de Litoral, si el interesado tiene certificado de educación media superior; o haber estado como Patrón de Pesca de Litoral un año, si el interesado ha egresado de un plantel cuyos programas se encuentren registrados en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; o bien, si el interesado tiene formación pesquera especializada superior a la que se imparte en los planteles antes citados.

CAPITÁN DE PESCA OCEÁNICA

Puede mandar: Embarcaciones pesqueras de cualquier tonelaje.

Se requiere: Haber estado embarcado dos años como Patrón de Pesca Costera; o haber egresado de un plantel cuyos programas se encuentren registrados por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes; o haber estado embarcado un año como Patrón de Pesca Costera si posee formación pesquera superior a la que se imparte en un plantel como el mencionado; o bien, únicamente haber egresado de una escuela náutica.

PATRÓN DE YATES Y EMBARCACIONES DE RECREO

Puede mandar: Embarcaciones clasificadas como yates y de recreo.

Se requiere: Contar con diploma de técnico de pesca deportiva y recreación marina expedido por un plantel especializado, cuyos programas se encuentran registrados en la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, después de haber realizado 100 singladuras como Patrón de Yate.

Para la obtención de los títulos o certificados de competencia detallados anteriormente, en todos los casos será necesario la presentación y aprobación del examen correspondiente.

Conforme a los requisitos reglamentarios antes señalados -y que varían según cada uno de los casos previstos- se estará en aptitud de obtener el carácter de capitán de una embarcación, en la inteligencia

que sólo restaría contar con la designación correspondiente por parte del naviero o armador.

Por otra parte, una vez analizados los requisitos para ser capitán, conviene hacer los siguientes comentarios respecto a la educación náutica en general. El Reglamento antes referido -que regula la formación y capacitación del personal de la marina mercante nacional y que abrogó al "Reglamento y Cuestionarios de Exámenes para el Personal de la Marina Mercante" publicado en el DOF el 8 de diciembre de 1945- introdujo, en su momento, una serie de innovaciones y figuras nuevas aplicables para la formación y capacitación de los marinos, tales como, los certificados de competencia especial y certificados de aptitud con vigencia por un periodo determinado, a fin de promover la constante y permanente preparación, actualización y modernización en todas las categorías del personal que tripula buques mercantes, ya que conforme a dicha reglamentación, no es suficiente tener un título o certificado de competencia para embarcar en una categoría determinada, pues es necesario además, refrendar y actualizar periódicamente los conocimientos y aptitudes necesarios para una determinada actividad a bordo de un buque.

En este sentido, la capacitación de marineros, timoneles, contramaestres, patronos, ayudantes de máquinas, motoristas, camareros, cocineros y en general de todo el personal subalterno en un buque mercante, tradicionalmente se había realizado sobre la marcha en el trabajo diario de este personal a bordo de los buques, sin ningún programa sistematizado de capacitación.

Con motivo del multicitado Reglamento, se estableció en el puerto Lázaro Cárdenas, Michoacán, un centro de capacitación "Marítimo-Portuario" para impartir los cursos de capacitación exigidos

por la autoridad marítima al personal de la marina mercante nacional. Dicho centro de capacitación cumplió con la necesidad impostergable de la formación y capacitación del personal de la marina mercante, contribuyendo a hacer más eficiente y segura la operación de la flota mercante. En el caso de la oficialidad, los cursos a que se refiere el Reglamento, como los de actualización, post-grado, o de refresco, se imparten en las tres escuelas náuticas con que cuenta el país, ubicadas en Veracruz, Tampico y Mazatlán, esta última, con más de cien años de existencia.

De esta manera, el sistema de formación y capacitación para el personal de la marina mercante -tanto para el personal subalterno como para la oficialidad- alcanzó un considerable grado de consolidación. Lo anterior hizo posible que en 1984 expertos de la Organización Marítima Internacional (OMI) consideraran que la educación náutica en México, en su parte relativa a la formación de oficiales de mandos medios, es decir, los recién egresados de las escuelas náuticas, se encontraba dentro de las diez mejores del mundo.

Desafortunadamente, la situación que existe actualmente ha cambiado sin que se conserven los logros alcanzados en la década pasada, baste por ejemplo señalar que el citado centro de capacitación Marítimo-Portuario que se estableció en el puerto de Lázaro Cárdenas, Michoacán, ha sido cerrado. La razón de esta declinación en los aspectos relativos a la formación y capacitación de la gente de mar, y en general de la marina mercante en nuestro país, según nuestro punto de vista, es el resultado de la adopción del paradigma de la globalización de los mercados, donde se asume que si la demanda de los servicios de transporte marítimo en un país determinado está cubierta satisfactoriamente por navieras de otros países, entonces ya no es necesario que el país en cuestión desarrolle su marina mercante.

CAPÍTULO II

ORDENAMIENTOS JURÍDICOS QUE REGULAN LA ACTIVIDAD DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE

En el presente capítulo analizaremos prácticamente la totalidad de las disposiciones jurídicas de la legislación nacional que en forma directa regulan las funciones que debe desempeñar el capitán a bordo de un buque mercante, y dado que tendremos que referirnos específicamente al contenido de dichas disposiciones, será indispensable mencionar expresamente los preceptos correspondientes que se encuentran en las diversas leyes y reglamentos aplicables a este tema.

1. CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS

Al analizar la legislación mexicana tenemos que partir de la norma suprema que da sustento a nuestro sistema jurídico, a saber, la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos de 1917.

En lo que al aspecto marítimo se refiere, en el ámbito constitucional habrá que mencionar dos artículos de singular relevancia. El artículo 32 consagra el sentido nacionalista de la marina mercante mexicana, al reservar únicamente a mexicanos por nacimiento el poder integrar la tripulación de los buques mercantes mexicanos, así como la posibilidad de desempeñar determinados cargos íntimamente relacionados con esta actividad, tales como el de piloto de puerto y capitán de puerto. En este sentido, el legislador quiso asegurar que realmente fueran los nacionales quienes tripularan y tuvieran a su mando los buques mercantes de

bandera mexicana, al exigirse no sólo el hecho de ser mexicanos, sino además mexicanos por nacimiento, excluyendo con ello a los que no reúnan dicho supuesto. La cita del artículo 32 constitucional en su parte conducente fue ya realizada en el capítulo I del presente trabajo.

Por su parte, el artículo 73 de la Constitución Federal define las facultades del Congreso de la Unión. La fracción XIII establece que el Congreso tiene facultades para dictar leyes según las cuales deban declararse buenas o malas las presas de mar y tierra, y para expedir leyes relativas al derecho marítimo de paz y guerra. Asimismo, la fracción XVII de este mismo artículo 73, le otorga facultades al Congreso de la Unión para expedir leyes sobre vías generales de comunicación, y respecto del uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal. Dichas fracciones establecen lo siguiente:

"Artículo 73.- El Congreso tiene facultad:

...

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

...

XVII. Para dictar leyes sobre vías generales de comunicación y sobre postas y correos; para expedir leyes sobre el uso y aprovechamiento de las aguas de jurisdicción federal;

..."

De las dos fracciones citadas en el artículo 73 constitucional, se concluye que todo lo concerniente o relacionado con el Derecho Marítimo, así como el régimen jurídico de los buques mercantes, es de estricta jurisdicción federal, sin que tengan injerencia en estos asuntos los gobiernos estatales ni los municipios. Dicha jurisdicción federal, a su vez se reconoce en el artículo 3° de la Ley de Navegación.

2. LEY DE NAVEGACIÓN

La Ley de Navegación fue publicada en el DOF el 4 de enero de 1994 y entró en vigor al día siguiente de su publicación. Con la expedición de esta ley se derogó la mayor parte del contenido de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos de 1963, dado que conforme a lo dispuesto en el artículo Tercero Transitorio, fracción I, de la Ley de Navegación, se derogó la "Ley de Navegación y Comercio Marítimos, excepto los artículos 222 al 232 y 234 al 250", preceptos que se refieren al seguro marítimo. Por su parte, la citada Ley de Navegación y Comercio Marítimos en su momento sustituyó a las regulaciones del Libro Tercero (denominado "Del Comercio Marítimo"), del Código de Comercio de 1889, el cual como sabemos, se encuentra vigente a la fecha.

Podemos decir, que después de la Constitución, la Ley de Navegación es el instrumento jurídico más importante y de mayor jerarquía que regula cuestiones marítimas. Esto se debe a que es una ley expedida por el Congreso de la Unión que tiene por objeto regular las vías generales de comunicación por agua, la navegación marítima, la marina mercante, así como los actos y bienes relacionados con el comercio marítimo. Adicionalmente, la propia Ley de Navegación en su artículo 5° nos indica el orden de prioridad en que, a falta de disposición

expresa en dicha ley, se aplicarán supletoriamente otros ordenamientos jurídicos expresamente ahí señalados.

Los temas tratados por la Ley de Navegación los podemos dividir en dos grandes grupos: el primero corresponde al Derecho Administrativo Marítimo, ya que contiene temas tales como: el de la autoridad marítima; el abanderamiento y matrícula de embarcaciones; el registro público marítimo nacional; el de la tripulación y los capitanes; el de las normas a que está sujeta la navegación; el arribo y despacho de embarcaciones; el pilotaje; el remolque en puerto; el señalamiento marítimo; y la inspección naval, entre otros rubros. Como se podrá apreciar, todos estos temas están directamente relacionados con las funciones que tiene a su cargo la autoridad administrativa, en este caso, la autoridad marítima. Un segundo grupo corresponde al Derecho Mercantil Marítimo, con temas como los siguientes: el de la propiedad y copropiedad de las embarcaciones; los privilegios marítimos sobre las embarcaciones y las mercancías transportadas; la hipoteca marítima; los contratos de explotación de embarcaciones, como son el de fletamento y el de transporte por agua, tanto de mercancías como de pasajeros; así como lo relativo a las averías gruesas o comunes, de las cuales se derivan las reclamaciones de la carga.

Pasando ya directamente a las disposiciones que sobre el capitán trata la presente ley, es importante señalar que conforme al artículo 4º 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. Como se aprecia, esta disposición establece un principio de jurisdicción para los buques mexicanos, en el sentido de que sin

importar donde se encuentre físicamente la embarcación, ésta estará sujeta a la ley mexicana.

Conforme a lo anterior, a manera de ejemplo en el ámbito del derecho penal, el capitán de un buque mexicano levantará las actuaciones correspondientes a efecto de dar a conocer a las autoridades mexicanas, los hechos relativos a un determinado delito cometido en un buque nacional que se encuentre en altamar; así como los actos delictivos que se cometan en buques mexicanos que se encuentren en puerto o aguas extranjeras. En este supuesto, también puede darse el caso de que respecto de los actos del infractor, tome conocimiento la autoridad del país donde se encuentre el buque, con lo cual se estaría dando la concurrencia de dos jurisdicciones sobre un mismo acto, con lo cual se actualizaría lo que conocemos como un conflicto de leyes.

De gran trascendencia para nuestro estudio es el artículo 6° de la Ley de Navegación mediante el cual se otorga al capitán funciones propias de los órganos que integran el gobierno, al establecer que la autoridad marítima se ejerce por conducto de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes, por sí o a través de los capitanes de puerto, los capitanes de las embarcaciones mercantes mexicanas y el Cónsul mexicano en el extranjero, acreditado en el puerto o lugar en que se halle la embarcación que requiera la intervención de la autoridad marítima mexicana. Aquí queda claramente expresada la función de autoridad marítima del capitán, de la que nos ocuparemos ampliamente en el siguiente capítulo.

La calidad de mexicano por nacimiento para los capitanes y en general para todo el personal que tripule cualquier embarcación mercante mexicana, también se reitera en el artículo 22 de esta ley.

Un punto novedoso y también moderno de la Ley de Navegación consiste en que en buena parte de los temas que regula, a su vez se reenvían en forma expresa a lo que al respecto establecen los convenios internacionales que en la materia ha suscrito y ratificado nuestro país. Así se reconoció en la exposición de motivos de la Ley de Navegación al señalar lo siguiente: "Los riesgos y accidentes de la navegación, así como los relativos a la avería común, salvamento y responsabilidad civil, se regularán de acuerdo a las reglas establecidas en los tratados internacionales."²¹ Otro ejemplo de ello es el artículo 23 de dicha ley, el cual dispone que "los tripulantes deberán acreditar su capacidad técnica o práctica, mediante el documento que los identifique como personal de la marina mercante mexicana, de conformidad con el reglamento respectivo, estableciéndose en éste los requisitos para desempeñar las distintas categorías, en los términos del Convenio Internacional sobre Normas de Formación, Titulación y Guardia para la Gente de Mar".

En su artículo 24 la ley en comento establece que las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón, según se establezca en los términos de los tratados internacionales, así como en los reglamentos respectivos. Como lo vimos con detalle en el capítulo anterior, el reglamento a que hace mención la citada ley es el Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima.

²¹ *Iniciativa de la Ley de Navegación*, presentada a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos con fecha 22 de noviembre de 1993 (página XI).

El artículo 24 de la Ley de Navegación otorga al capitán la representación de las autoridades mexicanas en un sentido amplio, al señalar lo siguiente: "El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad". En tal sentido, esta disposición habrá que interrelacionarla con diversos preceptos jurídicos que regulan las funciones del capitán en diferentes materias, pues mediante una adecuada interpretación conoceremos la forma y términos en que podrá el capitán representar a las autoridades mexicanas. Adicionalmente, este artículo dispone que toda persona a bordo estará bajo el mando del capitán, y en aguas extranjeras y en alta mar será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice. El capitán de la embarcación será responsable de la misma, aún cuando no se encuentre a bordo.

El artículo 25 de la Ley de Navegación tiene especial importancia pues dispone en forma expresa, entre las funciones del capitán, la de actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal, y como oficial del Registro Civil. Debido a la relevancia de este artículo conviene transcribirlo a continuación:

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

- I. Mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos;
- II. Mantener actualizado el Diario de Navegación y los demás libros y documentos exigidos por las leyes y reglamentos.

- Las anotaciones de estos libros deberán llevar la firma del capitán;
- III. Actuar como auxiliar del Ministerio Público Federal;
 - IV. Actuar como oficial del Registro Civil y levantar testamentos, en los términos del Código Civil para el Distrito Federal, en Materia Común, y para toda la República en Materia Federal; y
 - V. Ejercer su autoridad sobre las personas y cosas."

Por su parte, el artículo 26 señala que toda embarcación mayor de transporte deberá tener un oficial de guardia que actuará en representación del capitán y será responsable ante éste para mantener la seguridad de la embarcación, el orden y disciplina a bordo y cumplir las ordenes recibidas.

El artículo 27 hace una acotación importante para los patrones de las embarcaciones (como ya vimos, en un sentido amplio patrón es sinónimo de capitán). Señala esta disposición que los patrones de las embarcaciones ejercerán el mando vigilando que se mantenga el orden y la disciplina a bordo, pero no estarán investidos de la representación de las autoridades mexicanas. Cuando tengan conocimiento de la comisión de actos que supongan el incumplimiento de los ordenamientos legales, su labor debe acotarse a dar aviso oportuno a las autoridades correspondientes.

Ahora bien, dado que la Ley de Navegación establece la obligación de que las embarcaciones deberán contar con capitán o patrón (artículo 24), el cual será designado por el naviero o armador, este elemento del nombramiento viene a diferenciar al capitán con mando, del capitán sin mando. En tal sentido, la expresión "capitán" por sí sola -como quedó expresado en el capítulo I de este trabajo- no tiene suficiente precisión

por sí misma para determinar propiamente al sujeto de que se trate. Debe tenerse en cuenta las múltiples acepciones en su expresión usual y las diferentes situaciones jurídicas en que pueda presentarse dicho término. En la Ley de Navegación así como en la mayoría de las disposiciones jurídicas, cuando se hace mención del vocablo "capitán", se refieren a la persona que técnica y legalmente tiene en ese momento el mando de una embarcación; podríamos decir que alude al "capitán en activo", sin embargo, consideramos desde luego, que quien posee el certificado correspondiente de capitán lo es en todo tiempo y momento, independientemente de la actividad que desarrolle. A mayor abundamiento y sólo con carácter descriptivo tenemos las siguientes situaciones:

- a) Una persona puede haber obtenido el título de capitán y serlo, pero sin ejercer en ese momento tal calidad.
- b) Una persona, asimismo, puede haber obtenido el título de capitán y hacer uso del mismo prestando servicios en tierra en una empresa naviera; en una consignataria de buques; como piloto de puerto; en compañías clasificadoras de buques; en aseguradoras; en clubes de protección e indemnización; en la industria de la construcción naval; como capitán de puerto, y en la propia administración pública; en organismos internacionales relacionados con la actividad marítima; o incluso, prestar sus servicios a bordo de una embarcación, pero sin tener el mando de la nave.
- c) Por último, se denominará capitán, al que ejerce el mando del buque sin más, independientemente de que se halle en posesión del título de Capitán de Altura, u otro semejante, como Patrón, Piloto o Capitán de Marina, como ya se detalló en el capítulo I.

No cabe duda que las tres situaciones son distintas y que el concepto de capitán se emplea con diferente sentido en cada una de ellas.

Como lo indica José Manuel Pastor, "En realidad ocurre que la expresión obedece a dos contenidos diversos:

A) Capitán, como título calificable, cuyo poseedor puede encontrarse en una de estas situaciones:

- No haber entrado a formar parte como sujeto de una relación de servicios.
- Ser sujeto de una relación de servicios prestados o bien, en dependencia terrestre o bien a bordo, pero sin mando.
- Ser sujeto de una relación de servicios a bordo y con mando.

B) Capitán, con mando de buque o jefe de la nave, para el cual no es necesario el título de Capitán propiamente dicho, bastando el de Piloto o Patrón de Cabotaje.

En definitiva, pues, y cerrando el haz de supuestos enumerados, cabe que un capitán titulado se halle al mando de un buque con otros capitanes titulados a él subordinados en el mando; y cabe, por contra, que al mando de una nave se encuentre un Capitán titulado con los títulos de Piloto o Patrón de Cabotaje."²²

Para el navegante, buena parte de su desarrollo profesional está en relación directa de llegar a ser capitán con mando, y para el propósito

²² ALMANSA PASTOR, José Manuel, *La Relación de Embarco del Capitán de la Marina*. Publicaciones del Instituto de Estudios Jurídicos, Facultad de Derecho, Universidad de Oviedo, 1967, p. 26.

del presente estudio, nos referiremos precisamente al capitán con mando, como jefe de la nave, ya que es al que se refiere nuestra legislación, según lo establecen los artículos 24 y 25 de la Ley de Navegación.

Respecto al pilotaje, la autoridad del capitán no sufre menoscabo por la presencia del piloto de puerto a bordo, ya que en todo tiempo le corresponde la seguridad de la nave (artículo 51). A su vez, el piloto de puerto (o práctico de puerto como también se le conoce comúnmente), será responsable de las averías que cause en la ejecución de sus maniobras, salvo caso fortuito o fuerza mayor (artículo 50). La condición que la Ley de Navegación otorga al piloto de puerto la podemos considerar como de asesor del capitán en las maniobras del buque a su entrada o salida de puerto, o bien en la conducción por determinado canal de navegación. Aunque pudiera parecer que el piloto de puerto es el responsable y quien tiene a su mando el buque en el momento de la maniobra, ya que es quien materialmente lo dirige al dar las indicaciones de rumbo, virajes que debe realizar el buque, así como la velocidad del mismo. La ley en comento establece la facultad de que en caso necesario, pueda ser relevado en el mando de la maniobra por el capitán del buque, realizando éste la maniobra o suspendiéndola, dependiendo del grado de dificultad de la misma.

Los capitanes de los buques que arriben a puertos nacionales, estarán obligados a presentar ciertos documentos, según se trate de navegación de cabotaje o de altura. Dichos documentos consisten, entre otros, en el despacho de salida del puerto de procedencia, con el fin de cerciorarse que el buque cumplió con todas las regulaciones en dicho puerto, y de esta forma demostrar que fue legal su salida, además de evitar desvío de cargas y contrabando. También es exigida la presentación de los certificados técnicos de seguridad del buque, a

efecto de tener un control respecto de la seguridad marítima en las diversas áreas del buque. Asimismo, se requiere la presentación del Diario de Navegación permitiéndose que se tomen de él las constancias que considere necesarias la autoridad marítima, aunque en la práctica se da cumplimiento presentando copias auténticas, firmadas por el capitán, desprendibles del propio Diario, de cada una de las singladuras del buque durante su navegación, quedando constancia en la capitania de puerto de lo ocurrido en la travesía del buque.

Por otra parte, en caso de peligro de alguna persona o embarcación en la mar, la Ley de Navegación (artículo 121) obliga al capitán de toda nave que se encuentre cercana, a prestarle auxilio necesario, a menos que este hecho ponga en peligro al propio buque o su tripulación.

3. REGLAMENTO DE LA LEY DE NAVEGACIÓN

El presente reglamento se publicó en el DOF el 16 de noviembre de 1998 y entró en vigor el 16 de diciembre de ese mismo año.

Dicho ordenamiento jurídico es de gran trascendencia en el tema que nos ocupa, no sólo porque se trata del instrumento reglamentario de la ley más importante en materia marítima, sino porque además es de gran actualidad al haber establecido en la esfera administrativa las adecuaciones que derivan del nuevo marco legal que a su vez ha dispuesto la Ley de Navegación, y en consecuencia haber abrogado a nueve reglamentos, de los cuales varios de ellos se encontraban en un alto grado de obsolescencia al haberse expedido en los años cuarenta.

A efecto de identificar la referida modernización del marco reglamentario, vale la pena transcribir el artículo Segundo Transitorio del Reglamento de la Ley de Navegación.

"SEGUNDO. Se abrogan:

- I. El Reglamento para la Navegación Interior, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 12 de septiembre de 1940;
- II. El Reglamento de Yates, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 13 de septiembre de 1940;
- III. El Reglamento para la Navegación de Cabotaje, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 4 de septiembre de 1941;
- IV. El Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 2 de agosto de 1946;
- V. El Reglamento para los Servicios Públicos de Cabotaje entre los Puertos Mexicanos del Litoral del Golfo de México y Mar Caribe, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 30 de julio de 1948;
- VI. El Reglamento para el Servicio de Pilotaje, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 19 de febrero de 1980;
- VII. El Reglamento del Registro Público Marítimo Nacional, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 29 de agosto de 1980;
- VIII. El Reglamento de los capítulos III, IV y V de la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 27 de octubre de 1981, y

IX. El Reglamento del Padrón de Abanderamiento Mexicano, publicado en el **Diario Oficial de la Federación** el 7 de marzo de 1986.

Asimismo, se derogan el artículo 55 del Reglamento de la Ley de Puertos y todas las disposiciones reglamentarias y administrativas que se opongan al presente Reglamento."

Como se podrá apreciar por los reglamentos abrogados, el Reglamento de la Ley de Navegación agrupa en un solo ordenamiento a varios de los temas en materia marítima. En efecto, regula lo concerniente a: el abanderamiento y matrícula de las embarcaciones; el programa de abanderamiento como mexicanas a embarcaciones extranjeras que se inscriban en el mismo; la organización y operación del Registro Público Marítimo Nacional; el arribo, despacho, navegación interior y de cabotaje de las embarcaciones; la forma y requisitos para prestación del servicio de pilotaje; las funciones del cuerpo de vigilancia y seguridad de los recintos portuarios, así como, las bases tarifarias para el servicio de transporte de pasajeros en cabotaje.

Dentro de las cuestiones novedosas en materia de procedimiento administrativo que contiene este reglamento, se encuentra la relativa al establecimiento de plazos determinados para que la autoridad conteste las promociones de los particulares, y en caso de no dar respuesta en el término fijado, la consecuencia de considerar que la autoridad ha contestado en sentido afirmativo (tal es el caso del artículo 93). Esta fórmula conocida como "afirmativa ficta", es en cierta manera el resultado de las acciones emprendidas por el Ejecutivo Federal en materia desregulación administrativa, que encabeza la Secretaría de Comercio y Fomento Industrial conforme al "Acuerdo para la Desregulación de la Actividad Empresarial (ADAE)", publicado en el DOF

el 24 de noviembre de 1995, cuyo objeto fundamental consiste en establecer las bases para llevar a cabo la desregulación de requisitos y plazos relacionados con el establecimiento y operación de las empresas.

Por lo que toca al contenido del reglamento en cuanto a las funciones del capitán, a continuación trataremos tres aspectos de relevancia, los cuales se refieren al abanderamiento y matrícula de las embarcaciones; a la navegación, así como a la prestación del servicio de pilotaje.

3.1 Abanderamiento y matrícula

Los buques mercantes nacionales deben estar debidamente registrados o matriculados ante la autoridad marítima. Conforme al artículo 5º del reglamento, el abanderamiento es el acto mediante el cual se impone la bandera mexicana a una embarcación o artefacto naval, en la inteligencia que para ser consideradas como mexicanas y poder portar la bandera nacional, las embarcaciones deberán matricularse previa solicitud del propietario o naviero ante la autoridad competente en el lugar que el peticionario seleccione.

Un buque es considerado mexicano desde el momento mismo de su abanderamiento, ya que mediante este acto, en el que por primera vez se enarbola el pabellón nacional, la embarcación queda sujeta y protegida por las leyes mexicanas.

El reglamento indica los requisitos y documentación a presentar ante la autoridad marítima para matricular a los buques (artículo 9º).

Las disposiciones que contiene este reglamento relacionadas directamente con el capitán son mínimas, ya que por una parte en el

artículo 8° se establece la obligación de que el original del certificado de matrícula deberá permanecer a bordo de la embarcación y su capitán lo deberá mostrar cuando la autoridad se lo requiera, y por otra, en cuanto a la navegación y al pilotaje también hace menciones expresas, como más adelante se verá. Sin embargo, evidentemente la actividad del capitán se encuentra íntimamente relacionada con buena parte de las disposiciones que contiene este reglamento.

Para la realización del importante acto jurídico que significa el abanderamiento, el reglamento en su artículo 14 prevé una forma útil para abanderar como mexicanos a buques mercantes que se encuentren fuera del país, sin necesidad de que el capitán de puerto o los inspectores técnicos navales, tengan que trasladarse físicamente al puerto extranjero para el abanderamiento. En efecto, dicho acto se realiza mediante el llamado "abanderamiento consular", el cual consiste en autorizar a través del consulado correspondiente a funcionarios de dicha oficina; o bien, al capitán de la propia embarcación, para que él mismo en su carácter de funcionario de la autoridad marítima, haga la declaración de que el buque es de nacionalidad mexicana, y realice su abanderamiento.

Por su parte, el artículo 9° del ya abrogado Reglamento para el Abanderamiento y Matrícula de los Buques Mercantes Nacionales permitía que el capitán y el jefe de máquinas nombrados para recibir el buque, pudieran respectivamente, expedir los certificados de seguridad marítima correspondientes, los cuales eran válidos hasta el puerto nacional en que deba matricularse la embarcación. En su lugar, el vigente reglamento señala en su artículo 10 que al recibir las solicitudes de matrícula, la autoridad dispondrá lo necesario para que se efectúen las inspecciones de cubierta y máquinas, y mientras se realizan las

mismas, la capitania de puerto otorgará un pasavante de navegación , el cual será válido hasta por 180 días naturales.

3.2 De la navegación

En el título relativo a la navegación, por lo que toca al arribo y despacho de embarcaciones el reglamento remite a los artículos 39 y 41 de la Ley de Navegación en cuanto a la documentación que deben presentar las embarcaciones mayores. Por lo que toca al arribo y zarpe de las embarcaciones menores, en el artículo 67 se detalla la documentación que debe presentarse ante la autoridad marítima, tanto en navegación de altura como de cabotaje.

Tratándose de navegación interior, el capitán o patrón de la embarcación deberá rendir a la capitania de puerto un informe mensual sobre el número de viajes realizados y acerca de los tripulantes o pasajeros trasladados en el mes anterior (artículo 68).

Es importante precisar que formalmente continúa vigente el Reglamento para Evitar los Abordajes en el Mar, tal como se prevé en el Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes (publicado en el DOF el 12 de octubre de 1998), y que no fue abrogado por el Reglamento de la Ley de Navegación el cual se expidió posteriormente al referido Manual. El citado Reglamento para Evitar los Abordajes en el Mar (publicado en el DOF el 28 de mayo de 1932) establece las reglas de rumbo y gobierno que deben seguir los buques durante su navegación a efecto de que circulen sin riesgo entre ellos; así como las luces, marcas y señales fónicas que deben utilizar los buques.

Como se advertirá, dado que este Reglamento data del año de 1932, y entre otras cosas considera todavía la navegación a vapor, en parte de su contenido se encuentra obsoleto aunque no así por lo que toca a las reglas de rumbo y gobierno de los buques, que siguen siendo las mismas desde entonces. Ahora bien, como se señala en el capítulo IV del presente trabajo, el artículo 112 de la Ley de Navegación remite a la Convención para Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje, de 1910, cuando existan abordajes en el mar, y el Reglamento antes señalado se refiere a las medidas que deben tomarse para evitar precisamente dichos abordajes; es decir, antes que se actualice el siniestro.

3.3 Servicio de pilotaje

Las maniobras de las embarcaciones en su entrada, salida y movimientos que realicen dentro del puerto, requieren de los servicios que presta el "piloto de puerto", ya que este profesional cuenta con gran práctica y pericia en las constantes maniobras que constantemente lleva a cabo, por lo que conoce a plenitud las características propias del puerto donde presta sus servicios, tales como: corrientes; vientos; mareas; bajos y arrecifes; faros, boyas y enfilaciones; canales de navegación zonas de atraque y fondeo, etc., lo que permite un amplio margen de seguridad a la maniobra que realiza. Las disposiciones a que deben sujetarse los pilotos de puerto y los requisitos para obtener tal carácter, así como la forma en que debe prestarse este servicio, se encuentran señaladas en el Título Sexto denominado "Del Pilotaje", del reglamento que comentamos.

Conforme a dicho título, la solicitud para las maniobras que realicen los pilotos de puerto se debe efectuar ante la capitania de puerto por el naviero, su agente o por el propio capitán de buque. Es

obligación del capitán, antes de que el piloto inicie cualquier maniobra efectuar pruebas de timón y del sistema propulsor, así como verificar el buen funcionamiento de sus equipos de maniobras y comunicación. Igualmente, el capitán de la embarcación tiene la obligación de informar al piloto, en el momento de su llegada al puente de mando, todo lo relativo al gobierno de la embarcación, calados, velocidades de maniobra y demás datos necesarios para la prestación de sus servicios. El capitán que omita datos o los proporcione falsos o imprecisos, será responsable de las consecuencias en caso de accidente, sin perjuicio de las sanciones que correspondan (artículos 111 y 112).

En caso de que las circunstancias así lo exijan, el capitán solicitará al piloto su permanencia a bordo, siendo obligación proporcionar alojamiento y alimentación en forma similar a los que se le otorgan al propio capitán de buque. El capitán de una embarcación -conforme al artículo 115, de manera similar a lo que señala la vigente Ley de Navegación- podrá ordenar suspender las maniobras cuando, a su juicio, el piloto de puerto las estuviese realizando con riesgo de la seguridad de la embarcación, caso en el cual dará aviso inmediato a la capitanía de puerto y presentará el acta de protesta relativa dentro de las 24 horas siguientes.

Igualmente, cuando el piloto de puerto juzgue peligrosa una maniobra se podrá negar a realizarla, y dará cuenta de ello al capitán de la embarcación, así como a la capitanía de puerto y a los consignatarios (artículo 116).

4. LEY DE VÍAS GENERALES DE COMUNICACIÓN

La Ley de Vías Generales de Comunicación fue publicada en el DOF el 19 de febrero de 1940 y entró en vigor en esa misma fecha. En su versión original, tenía por objeto normar las comunicaciones y los transportes en sus diferentes modos, por lo que se dividía en siete libros, siendo éstos los siguientes: I) Disposiciones Generales; II) Comunicaciones Terrestres; III) Comunicaciones por Agua; IV) Comunicaciones Aeronáuticas; V) Comunicaciones Eléctricas; VI) Comunicaciones Postales, y VII) Sanciones.

Esta ley, aunque formalmente se encuentra en vigor, ha sido derogada en la mayor parte de su contenido al haberse expedido diversas leyes que regulan materias específicas que a su vez se encontraban integradas en la referida Ley de Vías Generales de Comunicación. Es decir, en los años recientes la Ley de Vías Generales de Comunicación ha sido desmembrada -por no decir desarticulada- al expedirse nuevos instrumentos jurídicos que regulan por separado diversas materias que inicialmente se encontraban comprendidas dentro de una clasificación integral de lo que se entendía por una vía general de comunicación.

Las nuevas leyes que han derogado -de manera fragmentada según la materia que regula cada una de ellas- a la Ley de Vías Generales de Comunicación, son las siguientes:

- Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal (DOF 22/diciembre/1993)
- Ley Reglamentaria del Servicio Ferroviario (DOF 12/mayo/1995)
- Ley de Puertos (DOF 19/julio/1993)
- Ley de Navegación (DOF 4/enero/1994)

- Ley de Aviación Civil (DOF 12/mayo/1995)
- Ley de Aeropuertos (DOF 22/diciembre/1995)
- Ley Federal de Telecomunicaciones (DOF 7/junio/1995)
- Ley del Servicio Postal Mexicano (DOF 24/diciembre/1986)

Respecto de la definición del concepto "vías generales de comunicación"²³ el Licenciado Miguel Orrico Alarcón nos expresa lo siguiente: "ninguno de los instrumentos jurídicos de la legislación nacional a que se encuentran sujetas las Vías Generales de Comunicación contiene una definición del concepto mismo, en todos los textos legales se opta exclusivamente por el sistema de clasificación evitando el definir conceptos, lo cual está dentro de los lineamientos de una correcta técnica legislativa".²⁴

Sobre el particular, conviene señalar que la Ley de Vías Generales de Comunicación en su artículo 1° estableció una clasificación de lo que eran las vías generales de comunicación, al agruparlas y enlistarlas expresamente -sin establecer una definición genérica propiamente- por rubros relacionados directamente con el medio físico en el que se ubicaban o desarrollaban sus actividades inherentes a la vía general de comunicación que correspondiera, de forma tal que se podían agrupar en tres grandes rubros: las acuáticas o vías generales de comunicación por agua, las terrestres y las del espacio aéreo.

²³ Es conveniente precisar que el libro del Licenciado Miguel Orrico Alarcón fue editado en 1984, año en que no se había expedido la vigente Ley de Navegación que data de 1994. En tal sentido, el artículo 2° de la referida Ley de Navegación establece que para los efectos de la presente ley se entenderá por 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 sean.

²⁴ ORRICO ALARCÓN, Miguel, Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano, Dirección General de Comunicación Social, SCT, México, 1984, p. 33.

Por lo que toca al aspecto marítimo, hay que señalar que, en términos generales, la Ley de Vías Generales de Comunicación ha sido derogada en toda su parte conducente a las comunicaciones por agua, así como en lo relativo a las obras portuarias. Es decir, ha quedado sin efectos lo relacionado a los diferentes temas de la marina mercante que dicha ley regulaba en forma amplia y pormenorizada.

No obstante lo anterior, continua vigente -aunque en forma parcial debido a los artículos que se han derogado según cada caso, cuando de manera directa se hacía referencia a una determinada materia de las que ahora regulan las nuevas leyes anteriormente enlistadas- el Libro Primero de esta ley, relativo a las "Disposiciones Generales", el cual comprende los artículos del 1º al 128, y aunque formalmente el contenido de este libro podría resultar aplicable a una cuestión marítima -en realidad dado que las cuestiones sustantivas se han modificado- al momento de analizar la hipótesis respectiva llegaríamos a la conclusión de que no resultaría aplicable el referido libro de la Ley de Vías Generales de Comunicación, pues en su lugar tal situación estaría regulada por la Ley de Navegación o por la Ley de Puertos, ordenamientos que precisamente han establecido una concepción diferente en las materias sustantivas -y ese ha sido el motivo esencial de la expedición de las nuevas leyes- a lo que contenía la multicitada Ley de Vías Generales de Comunicación.

Adicionalmente, también continua vigente el Capítulo VII, denominado "Instalaciones a bordo" -que comprende los artículos del 416 al 420- del Libro Quinto "Comunicaciones Eléctricas", Capítulo que se refiere a las instalaciones eléctricas que deben tener las embarcaciones mercantes, así como algunas conductas delictivas que podrían estar relacionadas con los buques y la actividad marítima (como por ejemplo la señalada en el artículo 533, relacionada con los que

dañen, perjudiquen o destruyan las vías generales de comunicación, los medios de transporte, o los servicios que se operen).

Para fundamentar la afirmación en el sentido de que la Ley de Vías Generales de Comunicación no resulta aplicable las cuestiones sustantivas en materia marítimo-portuaria, es conveniente analizar con cuidado las diferentes derogaciones que de manera expresa en dicha materia se han realizado a la referida ley, tal como a continuación se detalla.

- El artículo Tercero Transitorio, fracción II, de la Ley de Navegación derogó los siguientes artículos:
 - ◆ 1º, fracciones I a IV, donde se establecía lo que era la vía general de comunicación por agua.
 - ◆ 169 a 305, relativos a la totalidad del Libro Tercero denominado "Comunicaciones por Agua".
 - ◆ 543 a 545, que tipificaban determinados delitos, principalmente para los capitanes de las embarcaciones.
 - ◆ 547 a 554, que también establecían ciertos delitos.

- El artículo Tercero Transitorio, fracción I, de la Ley de Puertos, derogó los siguientes artículos:
 - ◆ 172 al 183, 190, 210, 298 y 299, relativos a obras marítimas en aguas o zonas de jurisdicción federal; a las maniobras de fondeo, y atraque a los muelles; así como, a los astilleros, diques y varaderos. Todos estos artículos se encontraban en el Libro Tercero de la Ley de Vías Generales de Comunicación (que como ya quedó señalado, fue derogado en su totalidad

por la Ley de Navegación, la cual se expidió posteriormente a la Ley de Puertos).

- El artículo Segundo Transitorio de la Ley de Aviación Civil derogó, entre otros, los artículos:
 - ♦ 542 y 546, los cuales establecían sanciones aplicables a los propietarios o capitanes de embarcaciones o aeronaves.

Una vez clarificado lo anterior, solamente como memoria histórica y por la importancia que en la legislación mexicana ha tenido la Ley de Vías Generales de Comunicación, conviene referirnos brevemente a lo que en materia marítima establecía.

El Libro Tercero de esta ley, el cual correspondía a las comunicaciones por agua, contenía una amplia gama de disposiciones de la actividad marítima, algunas de ellas, ciertamente de gran importancia, y otras incluso se encontraban repetidas en la propia Ley de Navegación y Comercio Marítimos. Solamente a manera de antecedentes legislativos, conviene señalar que regulaba cuestiones, como por ejemplo: las obligaciones de los capitanes a la llegada, estadia y salida de los puertos nacionales; facultades de los capitanes para realizar inspecciones técnicas al momento de tomar el mando de una embarcación; lo relativo a la forma de prestarse el pilotaje y la actuación del capitán al respecto; las funciones militares que en un momento dado podría desempeñar la marina mercante, al ser considerada reserva de la Armada Nacional; así como, admitir o negar por parte del capitán, la dotación de la tripulación correspondiente en el buque a su mando.

5. CÓDIGO CIVIL PARA EL DISTRITO FEDERAL, EN MATERIA COMÚN, Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA FEDERAL

El presente Código, fue publicado en el DOF el 26 de marzo de 1928, entró en vigor a partir del 1 de octubre de 1932.

Como su nombre lo indica, el Código rige en el Distrito Federal, así como en toda la República cuando la materia sea federal. En este sentido, por ser la actividad marítima una materia de carácter federal,²⁵ y por considerarse el buque una extensión de nuestro territorio, a bordo de una embarcación mexicana será aplicable el presente Código Civil.

Como se sabe, el Código Civil se encarga de regular las relaciones entre los particulares. Su contenido se divide en cuatro grandes apartados, a saber: de las personas, de los bienes, de las sucesiones y de las obligaciones.

El Código otorga funciones al capitán en lo relativo al nacimiento y defunción de personas a bordo de los buques mexicanos, así como en las sucesiones a través del testamento marítimo. El artículo 70 establece que si el nacimiento ocurre a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia del acto y solicitarán que las autorice el capitán de la embarcación y dos testigos de los que se encuentren a bordo. Dicha acta será presentada, en el primer puerto nacional a que arribe la embarcación, al Juez del Registro Civil para que asiente el acta correspondiente. Si en ese puerto no hubiere Juez del Registro Civil, se entregará el acta a la autoridad local para ser remitida al Registro Civil del domicilio de los padres.

²⁵ Como ya se ha señalado anteriormente, tanto la Constitución en su artículo 73 fracciones XIII y XVII, así como la Ley de Navegación en su artículo 3°, establecen que la materia marítima es de jurisdicción federal.

El artículo 125 señala que en los casos de muerte a bordo de una embarcación nacional, que se encuentre navegando, o bien fuera de puerto, se levantará el acta de defunción correspondiente la cual contendrá todos los datos que establece el artículo 119 de este Código, debiéndola autorizar el capitán del buque, conforme al procedimiento antes descrito para el caso de las actas de nacimiento.

A su vez, el Código Civil establece en cuanto a su forma, dos clases de testamentos: ordinario y especial. Entre las formas del testamento especial se encuentra el testamento marítimo -que se regula del artículo 1583 al 1592- el cual consiste en la posibilidad de que las personas que se encuentran en altamar, a bordo de buques de la marina nacional, sean de guerra o mercantes, puedan hacer testamento conforme a las reglas que establece dicho Código. Este testamento se requiere que sea por escrito en presencia de dos testigos y del capitán del buque, expresando el testador su voluntad, siendo leído, fechado y firmado, de manera que en todo caso será necesario contar con la firma del capitán y los dos testigos.

Conforme a lo señalado por el propio Código, el testamento marítimo se hará por duplicado, haciéndose mención de él en el Diario de Navegación del buque. Al arribar el buque a puerto extranjero, el capitán depositará un ejemplar en la representación diplomática, y en puerto mexicano se entregará otro ejemplar, o bien ambos, a la autoridad marítima del lugar a donde llegue el buque.

Este testamento sólo producirá efectos legales cuando el testador fallezca durante la travesía o dentro de un mes desde su desembarque, de lo contrario quedará sin efectos, debiendo el interesado realizar un nuevo testamento.

6. CÓDIGO PENAL PARA EL DISTRITO FEDERAL, EN MATERIA DE FUERO COMÚN, Y PARA TODA LA REPÚBLICA EN MATERIA DE FUERO FEDERAL

Al igual que el Código Civil, el presente Código es de aplicación federal y por consecuencia rige a bordo de los buques nacionales.

El Código Penal vigente fue publicado en el DOF el 14 de agosto de 1931, y entró en vigor el 17 de septiembre de ese mismo año.

El artículo 5° establece las reglas para determinar los delitos que se consideran ejecutados en territorio de la República. En materia marítima, dichas reglas son las siguientes:

- 1) Los cometidos por mexicanos o por extranjeros en altamar, a bordo de buques nacionales.
- 2) Los ejecutados a bordo de un buque nacional mercante o de guerra, que se encuentre en aguas territoriales de otra nación, si el delincuente no ha sido juzgado en la nación a que pertenezca el puerto.
- 3) Los cometidos a bordo de un buque extranjero que se encuentre en puerto nacional o en aguas territoriales de la República, si se turbare la tranquilidad pública, o si el delincuente o el ofendido, no formaren parte de la tripulación.

El Código Penal en su artículo 146 tipifica, entre los delitos contra el derecho internacional, a la piratería, entendiéndose por piratas a los tripulantes de una nave que apresen a mano armada alguna embarcación o cometan depredaciones en ella, así como los que yendo a

bordo de una embarcación se apoderen de ella y la entreguen voluntariamente a un pirata.

Cabe señalar que actualmente se dan casos de robo a embarcaciones mercantes, como es el caso de los que se efectúan a los barcos camaroneros durante la temporada de pesca en el litoral del pacífico mexicano, debido entre otras cuestiones, a lo atractivo que resultan dichos ilícitos por el alto costo que adquieren los productos de la pesca. En la realización de los referidos actos delictivos eventualmente podrían actualizarse situaciones de piratería.

7. LEY ORGÁNICA DE LA PROCURADURÍA GENERAL DE LA REPÚBLICA

La presente ley fue publicada en el DOF el 10 de mayo de 1996 y entró en vigor al día siguiente. Tiene por objeto organizar la Procuraduría General de la República para el despacho de los asuntos que al Ministerio Público de la Federación les atribuyen la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, esta ley y las demás disposiciones jurídicas aplicables.

En cuanto al tema que nos ocupa, habría que señalar que el artículo 19 de la presente ley dispone que los capitanes, patrones o encargados de naves (o aeronaves) nacionales son auxiliares del Ministerio Público de la Federación. Cabe hacer la observación que la referida ley no acota esta atribución para que sólo pudiera ejercerse durante la navegación del buque, dado que con respecto a la forma en que debe realizarse dicho auxilio, no se hace alguna mención adicional.

Conforme a la citada disposición, en el cumplimiento de la atribución de auxiliar del Ministerio Público Federal, el capitán de una embarcación, en su caso y conforme a sus funciones, podrá requerir informes, documentos, opiniones y elementos de prueba en general a las personas que puedan suministrarlos.

8. LEY FEDERAL DEL TRABAJO

La Ley Federal del Trabajo (LFT) constituye el punto de partida para el desarrollo de principios fundamentales de justicia social contenidos en el artículo 123 constitucional. La presente ley fue publicada en el DOF el 1 de abril de 1970 y entró en vigor el 1 de mayo de ese mismo año.

Con el título de "Trabajos Especiales", la LFT regula diferentes tipos de actividades laborales, que por sus características especiales requieren de disposiciones específicas con respecto a la generalidad de las relaciones laborales. Dentro de este título, la ley establece un Capítulo dedicado al personal embarcado en los buques mercantes, el cual se denomina "Trabajadores de los Buques".

Las disposiciones del citado Capítulo son aplicables a los capitanes y oficiales -tanto de cubierta como de máquinas-, a la totalidad de la tripulación, y en general a todas las personas que desempeñen a bordo algún trabajo -en forma continua durante la travesía del buque- por cuenta del armador, naviero o fletador.

Es importante señalar que conforme al artículo 181 de la LFT, la legislación laboral otorga un tratamiento específico a los denominados "Trabajos Especiales", aunque las demás disposiciones generales que se

contienen en la LFT, también se aplican a las referidas labores, siempre y cuando no exista contradicción respecto a las disposiciones específicas a que aluden los artículos 181 a 353-U de la LFT, es decir, las que se refieren a los trabajos especiales.

Lo dispuesto en el artículo 190 de la LFT es de gran trascendencia para nuestro estudio, dado que dicha ley dispone que los capitanes, entendiéndose como tales que quienes ejercen el mando directo del buque, tienen con respecto a los demás trabajadores la calidad de representante del patrón (en este caso patrón se utiliza como sinónimo de empleador, es decir, la persona que en una relación laboral utiliza los servicios de uno o varios trabajadores, a diferencia de cuando se utiliza dicho término de manera equivalente al de capitán de un buque). Conforme a esta disposición legal, en materia laboral se da una dualidad en cuanto a la función del capitán, pues por una parte es trabajador como todos los demás tripulantes de la embarcación, a la vez que también es representante del empleador.

La LFT establece que no se considerará relación de trabajo el convenio que celebre a bordo el capitán de un buque con personas que se hayan introducido a él y que tenga por objeto devengar, con servicios personales, el importe del pasaje (artículo 192).

Asimismo, los trabajadores a bordo de los buques están especialmente obligados a respetar y realizar las instrucciones y prácticas destinadas a prevenir riesgos del mar, las cuales efectuarán en los términos que determinen las leyes y disposiciones sobre comunicaciones por agua. Los capitanes y oficiales obrarán en estos casos como representantes de la autoridad y no como representantes de los patrones. Esta disposición que contiene el artículo 205 de la LFT es también importante, pues le atribuye al capitán la representación de la

"autoridad", la que en este caso pudiera ser tanto la del ámbito laboral, como la del marítimo.

El tipo de prácticas que deben realizarse periódicamente -generalmente cada mes- para prevenir cualquier siniestro que ponga en peligro la seguridad marítima a bordo de la embarcación, se conocen como "zafarranchos". Éstos, consisten en la realización de un simulacro consistente en llevar a cabo diversas maniobras y acciones, en donde cada tripulante tiene una ubicación y función determinada que desempeñar a bordo del buque, para conjuntamente tratar de evitar el siniestro de que se trate, el cual podría afectar al buque y su tripulación. Los tipos de zafarranchos más usados en los buques de carga son, el de conraincendio, hombre al agua y abandono de buque.

Otra regulación de la presente ley, consiste en que, a bordo de los buques queda prohibido proporcionar sin permiso del capitán, bebidas embriagantes a los trabajadores, así como que éstos las introduzcan al buque. La insubordinación y la desobediencia a las órdenes del capitán del buque, en su carácter de autoridad, es una causa especial de rescisión de la relación laboral (artículos 206 y 208).

9. LEY ADUANERA

La vigente Ley Aduanera fue publicada en el DOF el 15 de diciembre de 1995 y entró en vigor el 1 de abril de 1996. Esta ley abrogó a su similar de 1981. El objeto primordial de esta ley consiste en regular la legal entrada y salida de mercancías a nuestro territorio.

El artículo 20 de esta ley señala una serie de obligaciones que son comunes para las empresas porteadoras, los capitanes, pilotos,

conductores y propietarios de los medios de transporte de mercancías materia de importación o exportación. Estas obligaciones consisten en: recibir la visita de inspección que las autoridades aduaneras realicen a los citados medios de transporte; aplicar las medidas que las autoridades aduaneras señalen; exhibir los libros de navegación y demás documentos que amparen las mercancías que se conduzcan; presentar a las autoridades aduaneras las mercancías, manifiestos y demás documentos que las amparen; colocar en los bultos que transporten y que contengan mercancías explosivas, inflamables o corrosivas, las marcas o símbolos que sean obligatorios internacionalmente; así como, evitar la venta de mercancías de procedencia extranjera en las embarcaciones, una vez que se encuentren en el territorio nacional. Adicionalmente, este artículo también señala que los capitanes deben, además, pagar los créditos fiscales²⁶ que hubiera causado la embarcación.

Por otra parte, el artículo 53 dispone que los capitanes (al igual que los propietarios de los medios de transportes y en general los conductores de los mismos) son responsables solidarios del pago de los impuestos al comercio exterior y de las demás contribuciones con motivo de la introducción de mercancía al territorio nacional o de la extracción de éstas del país.

En el título relativo a infracciones y sanciones, la ley en su artículo 186 señala que los capitanes cometen las infracciones relacionadas con el control, seguridad y manejo de las mercancías de comercio exterior, -por lo que se les aplicará una determinada multa- cuando: 1) no se

²⁶ El Código Fiscal de la Federación determina en su artículo 4, que son créditos fiscales los que tenga derecho a percibir el Estado o sus organismos descentralizados que provengan de contribuciones, de aprovechamientos o de sus accesorios, así como aquellos a los que las leyes les den ese carácter y el Estado tenga derecho a percibir por cuenta ajena.

cumpla con la obligación de colocar las marcas o símbolos correspondientes a las mercancías que contengan explosivos; 2) toleren la venta de mercancías de procedencia extranjera en las embarcaciones que se encuentren en territorio nacional, y 3) cuando en tráfico de altura injustificadamente arriben en lugar no autorizado.

10. REGLAMENTO DE LA LEY ADUANERA

El vigente Reglamento de la Ley Aduanera fue publicado en el DOF el 6 de junio de 1996 y entró en vigor el 14 de junio de ese mismo año. El presente ordenamiento contiene un título dedicado al control de la aduana en el despacho de mercancías, el cual regula los diferentes medios de transporte. De esta manera, dedica una sección a la entrada y salida de mercancías en tráfico marítimo.

Para efectos aduaneros el reglamento define lo que se entiende por tráfico de altura, cabotaje o mixto. Adicionalmente, en su artículo 13 establece una serie de obligaciones para el capitán de una embarcación que reciba carga y pasaje del extranjero, con destino a puertos nacionales, consistentes en formular y presentar la siguiente documentación: 1) manifiestos de carga para cada puerto mexicano a que se destine la carga; 2) lista de pasajeros con la cantidad y clase de bultos de sus respectivos equipajes; 3) lista de la tripulación y la declaración de sus efectos personales, y 4) una relación de las cargas consideradas como mercancías peligrosas.

Cuando la embarcación arribe en lastre -es decir, sin que transporte mercaderías- procedente del extranjero, el capitán formulará una declaración manifestando que no trae cargamento (artículo 15).

Por su parte, el artículo 16 establece también obligaciones para los capitanes mientras las embarcaciones permanezcan en puerto, tales como: 1) mostrar a la autoridad los departamentos de la embarcación donde se efectúe la venta de mercancías; 2) acatar y hacer cumplir a los miembros de la tripulación, las disposiciones que dicten las autoridades aduaneras, y 3) atender y ordenar a los tripulantes que acudan al llamado que les hagan las autoridades aduaneras para diligencias administrativas.

En el caso de las embarcaciones que realicen la explotación o extracción de recursos naturales en el mar, el capitán al regresar a puerto nacional, deberá bajo protesta de decir verdad, presentar una declaración en la cual manifieste la especie y cantidad de cada producto obtenido o de las mercancías embarcadas.

Las anteriores son las disposiciones más relevantes que el Reglamento de la Ley Aduanera señala en torno al capitán, aunque existen otras regulaciones -respecto de las cuales no ahondaremos- en cuanto a la conducta y acciones que debe realizar el jefe de la embarcación, las cuales se refieren, entre otras cuestiones, a la documentación para el amparo de la carga; el cambio de destino de las mercancías; el manejo de las cargas según el tráfico de que se trate, y las autorizaciones de la autoridad aduanal para la salida de las embarcaciones.

11. LEY GENERAL DE SALUD

La Ley General de Salud fue publicada en el DOF el 7 de febrero de 1984 y entró en vigor a partir del 1° de julio de ese mismo año. Dicha ley establece las bases y modalidades para el acceso a los servicios de salud

y la concurrencia de la Federación y las entidades federativas en materia de salubridad general. En tal sentido, establece las bases generales para la aplicación de medidas sanitarias en los buques mercantes, principalmente por lo que toca a la sanidad internacional, la cual como se verá más adelante al tratar el reglamento correspondiente a esta ley, es la rama que tiene mayores implicaciones en la actuación de los capitanes.

La presente ley, sus disposiciones reglamentarias, así como los *tratados internacionales aplicables en la materia*, rigen los servicios de sanidad internacional. En este contexto, a la Secretaría de Salud le corresponde operar los servicios de sanidad internacional, tanto los de carácter migratorio, como los relacionados con los puertos marítimos de altura (artículos 351 y 352). Conforme a las atribuciones de la autoridad sanitaria, se podrá restringir la salida de todo tipo de vehículos, personas, animales, objetos o sustancias que representen un riesgo para la salud de la población del lugar de su destino.

La ley destina un Capítulo específico a la sanidad marítima, aérea y terrestre, y en el artículo 363 regula uno de los aspectos torales del tráfico marítimo internacional. Dicho artículo dispone que la autoridad sanitaria otorgará "libre plática"²⁷ a las embarcaciones, cuando se juzgue que el arribo no dará lugar a la introducción o a la propagación de una enfermedad o daño a la salud. Es decir, bajo el referido concepto, una vez que la autoridad sanitaria ha dado su aprobación correspondiente, la embarcación a la llegada a puerto puede continuar

²⁷ El Reglamento de la Ley General de Salud en Materia de Sanidad Internacional define en su artículo 5° el concepto "libre plática", entendiéndose como tal, la autorización que se otorga a una embarcación o aeronave para entrar a un puerto y después del aterrizaje, respectivamente, a fin de que se pueda proceder al desembarco y a las operaciones que éste conlleva.

con su operación normal en cuanto al embarque y desembarque de personas y cosas.

La presente ley dispone también que la autoridad sanitaria de puertos podrá exigir, al arribo de embarcaciones, la inspección médico-sanitaria que corresponda, a la vez que establece la obligación para las embarcaciones sanitarias de someterlas a desinfección, desinfestación y desratización periódicas.

Finalmente, el artículo 367 dispone que las embarcaciones y aeronaves procedentes del extranjero con destino al territorio nacional, así como las que partan del territorio nacional al extranjero, deberán estar provistas de la reglamentación sanitaria exigida por los tratados internacionales y otras disposiciones aplicables.

12. REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE SALUD EN MATERIA DE SANIDAD INTERNACIONAL

Este ordenamiento jurídico fue publicado en el DOF el 18 de febrero de 1985 para entrar en vigor el día siguiente. Como ya habíamos advertido, el ámbito internacional de la sanidad es el que tiene relación directa con la actividad de los capitanes, por lo que el presente reglamento establece algunas menciones específicas respecto a la actuación del capitán en esta materia.

Los artículos 31 y 33 señalan que al arribar una embarcación a territorio nacional, el capitán entregará la declaración marítima de sanidad, a la vez que facilitará toda la información que se le solicite respecto a las condiciones de sanidad a bordo durante la travesía. Antes que cualquier otra autoridad, el representante de Sanidad Internacional

practicará la visita a la llegada de los buques, para en todo caso tomar las medidas que procedan.

En caso de internación al país de una persona enferma, el comandante de la embarcación o aeronave, tendrá la obligación de manifestar tal situación en la declaración sanitaria que formule (artículo 36).

Se establece también en este reglamento, que los responsables de las embarcaciones procedentes de áreas infestadas -por una determinada enfermedad de las que prevé el reglamento- deberán presentar a su llegada un certificado expedido por la autoridad sanitaria del lugar de origen, en el que se acredite haber sido desinfectado el buque previamente a su salida, de acuerdo a las disposiciones internacionales aceptadas.

13. LEY GENERAL DE POBLACIÓN

La Ley General de Población se publicó en el DOF el 7 de enero de 1974, y entró en vigor el 6 de febrero de ese mismo año. Mediante este ordenamiento jurídico se regula la entrada y salida de personas en nuestro país, así como su legal estancia.

Esta ley señala como regla general que el tránsito internacional de personas por puertos, aeropuertos y fronteras, sólo podrá efectuarse por los lugares designados para ello y dentro del horario establecido, con la intervención de las autoridades migratorias (artículo 11).

En cuanto al capitán, establece la obligación de presentar a las autoridades migratorias al momento de la visita de inspección de

entrada o salida de puerto, la lista de pasajeros y tripulantes, así como todos los datos necesarios para su identificación (artículo 24).

Hay que decir que el servicio de migración tiene facultades para realizar inspecciones a bordo de los buques, a fin de conocer las personas que entran y salen del territorio nacional. Es obligación del capitán, como responsable de la nave, vigilar que las personas ingresen o salgan del país con la documentación legal correspondiente. El artículo 28 de esta ley señala que ningún transporte marítimo podrá salir de puertos nacionales antes de que se realice la inspección de salida por las autoridades de migración.

Conviene comentar que a la llegada de una embarcación a puerto, para poderla comunicar y ponerla a libre plática -al momento de su atraque, o en ocasiones cuando el buque se encuentra fondeado en las inmediaciones o bien dentro del puerto- se recibe la visita de las distintas autoridades en compañía del agente consignatario del buque. Así llegan a bordo autoridades de la capitania de puerto, migración, aduanas y sanidad. Cada una de las autoridades hace una revisión de los asuntos y documentos que le atañen según su competencia, aprobando en su caso, la documentación correspondiente. En algunos países, que son muy rigurosos en materia de migración, las autoridades citan personalmente a cada tripulante, revisan su documentación, y corroboran que no exista en sus archivos algún antecedente que le impida su entrada al país, y al encontrar satisfactoriamente la situación del tripulante le extienden el documento que acredite su legal estancia en ese puerto, con una vigencia determinada acorde a la permanencia del buque en ese lugar.

Hasta en tanto no se haya terminado la revisión correspondiente, por parte de las autoridades, y la autoridad migratoria no haya

autorizado la entrada y salida libremente al buque, las personas no podrán subir o bajar de la embarcación.

En cuanto a las sanciones, el artículo 131 de esta ley precisa que el desembarco de personas de transportes procedentes del extranjero, efectuado en sitios y horas que no sean los señalados, se castigarán con multa hasta de diez mil pesos, que se impondrá a las personas responsables, a la empresa correspondiente, o a sus representantes, incluyendo desde luego en este último caso, aunque no se mencione expresamente, al capitán del buque.

Por su parte, el artículo 133 determina que cuando los capitanes de los transportes marítimos desobedezcan una orden de conducir pasajeros extranjeros que hayan sido rechazados, serán castigados con una multa de cinco mil pesos.

14. REGLAMENTO DE LA LEY GENERAL DE POBLACIÓN

El presente reglamento fue publicado en el DOF el 31 de agosto de 1992, y entró en vigor el 30 de septiembre de ese mismo año. El objeto de este reglamento consiste en regular, de acuerdo con la Ley General de Población, entre otras cuestiones, la aplicación de la política de población, la entrada y salida de personas al país, así como las actividades de los extranjeros durante su estancia en territorio nacional.

En el Capítulo dedicado a los "transportes", se establecen obligaciones para las empresas que presten servicio de tránsito internacional, así como las reglas que deberán observarse para la revisión de la documentación migratoria de las personas a la llegada de transportes marítimos, entre las cuales se encuentra la obligación del

capitán consistente en presentar a las Oficinas de Migración, las listas de pasajeros y tripulantes para que conforme a las mismas se haga la revisión correspondiente (artículos 65 y 66).

Por su parte en el artículo 68 el reglamento establece detalladamente la mecánica que debe observarse en la inspección migratoria de salida de las embarcaciones, en la que destacan las siguientes restricciones: 1) ningún capitán de barco podrá ordenar que la embarcación se haga a la mar sin antes haber recibido la autorización de la Oficina de Migración, la cual debe autorizar la lista de pasajeros y tripulantes, para realizar el despacho migratorio de salida; 2) ninguna empresa marítima, casa consignataria o capitán de barco, podrá autorizar que se reciban a bordo pasajeros que pretendan salir de puertos mexicanos rumbo al extranjero, sin contar con la documentación migratoria correspondiente, y 3) los capitanes en tráfico de altura están obligados a dar aviso a la autoridad migratoria de toda deserción o ausencia que se registre de los pasajeros o tripulantes extranjeros. En este caso, la embarcación sólo podrá salir hasta que se exhiba el depósito correspondiente a los gastos de repatriación de las personas de quienes se trate.

15. REGLAMENTO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN NAVAL DE CUBIERTA; Y REGLAMENTO DEL SERVICIO DE INSPECCIÓN NAVAL DE MÁQUINAS

Aunque formalmente son dos los reglamentos de inspección los que analizamos en este apartado, conviene comentarlos en forma conjunta, ya que tanto el Reglamento del Servicio de Inspección Naval de Cubierta, como el Reglamento del Servicio de Inspección Naval de Máquinas, contienen el mismo texto en buena parte de su articulado,

diferenciándose únicamente respecto de las áreas de la embarcación que cada uno regula, a saber, la de cubierta y la de máquinas.

El reglamento de inspección de cubierta se publicó en el DOF el 20 de diciembre de 1945 y entró en vigor al día siguiente. Por su parte, el reglamento de inspección de máquinas se publicó en el DOF el 29 de diciembre de 1945 y entró en vigor al día siguiente. Ambos ordenamientos establecen las normas técnicas que deben cumplirse para garantizar la seguridad marítima en cuanto al estado físico en que deben estar las embarcaciones mercantes. Es obvio que por el año de que datan estos reglamentos se encuentran obsoletos y no corresponden a la realidad técnica que actualmente debe regir la seguridad de las embarcaciones.

Estos ordenamientos establecen que la inspección técnica de un buque podrá ser practicada por distintos motivos, como el consistente en que lo solicite el capitán de una embarcación al momento de tomarla a su mando (artículos 4° de ambos ordenamientos).

Se establece también en estos ordenamientos la obligación de que cuando la embarcación entre a dique para su reparación, al no encontrarse el inspector técnico naval de la autoridad marítima, el capitán "como representante de la Secretaría del Ramo" informará del estado general de la obra viva²⁸ del buque, así como de las reparaciones que se le efectúen (artículos 7 de ambos ordenamientos).

Durante la inspección que se practique a la embarcación, en caso de que el inspector lo requiera, el capitán del buque deberá estar

²⁸ Por "obra viva" de la embarcación, se entiende la parte del casco del buque que va bajo el agua, a diferencia de la "obra muerta" que sería la parte del buque que va fuera del agua, desde la línea del agua hasta la borda. Tomado de: LARIOS PEREZ, Adolfo, *Términos Náuticos*. Dirección General de Marina Mercante. SCT, México, 1987, p. 133.

presente en el desarrollo de la misma y proporcionará toda la ayuda necesaria para su realización (artículos 17 de ambos ordenamientos).

Es obligación del capitán llevar el control de la vigencia de los certificados de seguridad, para solicitar la inspección correspondiente antes de su vencimiento. Si el capitán de una embarcación extranjera se opone a la visita de inspección, no se le permitirá hacer operaciones de carga (artículo 32 del reglamento de inspección de cubierta). A bordo, los capitanes deberán conservar los certificados de seguridad, colocándolos en lugares visibles y seguros.

Cuando el capitán del buque realiza un abanderamiento consular y se tenga previsto como destino un puerto mexicano -donde se le realizará la inspección técnica definitiva- previamente para la salida del puerto extranjero, los reglamentos en comento establecen la facultad de que el propio capitán y el jefe de máquinas, podrán realizar una inspección provisional y de considerar que se encuentra la embarcación en buenas condiciones técnicas, se realizará el referido abanderamiento.

Como profesionales de la navegación marítima y responsables absolutos del buque, los capitanes pueden optar por la ruta que mejor convenga en su travesía (artículo 59 del reglamento de inspección de cubierta).

Finalmente, estos reglamentos establecen diversas sanciones pecuniarias para los capitanes que infrinjan algunas de las obligaciones previstas, las que al igual que otros reglamentos de la materia, resultan fuera de la realidad debido a su bajo monto.

16. REGLAMENTO PARA EL ARQUEO DE EMBARCACIONES MERCANTES

El arqueo de una embarcación consiste en el volumen con que ésta cuenta. Esta acción se verifica mediante una serie de reglas -las cuales consisten en realizar determinados cálculos, conforme a las dimensiones de los diferentes compartimentos que integran la embarcación- establecidas en el Reglamento para el Arqueo de Embarcaciones Mercantes, el cual fue publicado en el DOF el 31 de octubre de 1988 y entró en vigor el día siguiente de su publicación.

Este reglamento tiene por objeto determinar el tamaño y capacidad interior de las embarcaciones mercantes, mediante la aplicación de las disposiciones del Convenio Internacional sobre Arqueo de Buques (de la Organización Marítima Internacional, OMI), así como establecer las reglas a que se sujetarán las embarcaciones menores.

En realidad el presente reglamento, dado que contiene disposiciones eminentemente técnicas, no hace alguna mención expresa en cuanto a la función del capitán, pero es indudable que para las actividades en general que éste realiza, la embarcación requiere contar con los certificados de arqueo correspondientes²⁹, de ahí la conveniencia de comentar lo relativo al presente instrumento jurídico. A manera de antecedente, conviene señalar que el anterior reglamento de arqueo (en el ámbito nacional), publicado en el DOF el 12 de diciembre de 1929 -y

²⁹ Conforme al referido ordenamiento existen certificados de "arqueo bruto" y de "arqueo neto". En términos generales, el "arqueo bruto" comprende el volumen total de todos los espacios cerrados de la embarcación, es decir, incluyendo los espacios de la casetería, cuarto de máquinas y bodegas del buque; por su parte, el "arqueo neto" comprende únicamente los espacios útiles del buque dedicados a la carga. Adicionalmente, el reglamento también prevé el Certificado Nacional de Arqueo y el Certificado Internacional de Arqueo (los que a su vez se refieren al "arqueo neto" o "arqueo bruto").

que ha sido abrogado por el vigente reglamento antes detallado- sí contenía una mención en cuanto a que el capitán del buque debería firmar el documento denominado "planilla de arqueo", en el cual se especificaban todas las características y particularidades de la embarcación. Con ello, se buscaba obtener veracidad en cuanto a dicho cálculo, mediante el respaldo moral que otorgaba el capitán.

17. REGLAMENTO PARA PREVENIR Y CONTROLAR LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS

Este reglamento fue publicado en el DOF el 23 de enero de 1979 y entró en vigor al día siguiente de su publicación. Como más adelante se verá, el presente ordenamiento se encuentra íntimamente relacionado con el "CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS", 1972 (DUMPING/72), del cual nuestro país es parte contratante, dado que, entre otras cuestiones, dicho convenio se invoca expresamente como fundamento legal para la expedición del reglamento que nos ocupa.

El objeto de este reglamento (así como del convenio internacional referido) es el de controlar los vertimientos deliberados que se hagan en la mar de diversos productos nocivos y peligrosos, tales como: compuestos orgánicos, minerales, petróleos, materiales de alto nivel radioactivo, etc., es decir, regula el cómo y dónde arrojar dichos materiales. En tal sentido, es conveniente precisar que ambos ordenamientos jurídicos regulan lo relativo a los desechos que se viertan en forma deliberada, a diferencia de otro tipo de instrumentos de carácter internacional cuya función es prevenir la contaminación del

mar por actividades propias de los buques en su operación diaria, como es el caso por ejemplo del "CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR BUQUES", 1973 (MARPOL/73), como se detalla en el capítulo IV de este trabajo.

Las funciones de inspección y vigilancia previstas en el reglamento que nos ocupa, corresponde que sean aplicadas a la Secretaría de Marina, a través de la Armada de México. Aquí sí se actualiza una diferencia en cuanto a la competencia que -conforme a la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal- tiene asignada la Secretaría de Comunicaciones y Transportes en todo lo relativo a la inspección técnica naval de los buques mercantes, con lo que a su vez le corresponde a la Secretaría de Marina en cuanto a controlar los vertimientos deliberados que cualquier embarcación realice en la mar.

En este sentido, los inspectores de la Secretaría de Marina están facultados para intervenir en cualquier embarcación donde se presuma que alguna sustancia pueda ser vertida en lugar prohibido o sin la autorización correspondiente, siendo obligación del capitán del buque inspeccionado, mostrar los documentos correspondientes que amparen el embarque y la legítima transportación de determinados materiales y sustancias que transporte la nave y, en todo caso, desde luego, abstenerse de realizar vertimientos que prohíba el reglamento en cuestión.

Cuando se lleve a cabo un vertimiento por causa de fuerza mayor, establece el reglamento en sus artículos 23 y 25, que el capitán del buque deberá rendir a su arribo a puerto un informe detallado, en el que se justifique la realización del mismo, y de no realizar dicho informe, el capitán será responsable de los daños causados por omisión, haciéndose además acreedor a la sanción que corresponda.

CAPÍTULO III

FUNCIONES QUE REALIZA EL CAPITÁN CON APOYO EN LAS DIVERSAS DISPOSICIONES JURÍDICAS

En este capítulo nos referiremos a las facultades que la legislación mexicana atribuye directamente al capitán como jefe de la expedición marítima, con el objeto de dotarlo de los medios legales y la autoridad necesaria para la operación del buque y éxito de la aventura marítima. Con base en este objetivo, dichas facultades o funciones se ejercen en beneficio de todos los interesados en la expedición y, por tanto, también en beneficio del armador que es el interesado principal, pero en cada caso específico el capitán aparecerá actuando cada vez en función de uno u otro interesado, según se trate de asuntos de Derecho Privado o de Derecho Público.

En este sentido, las funciones legales del capitán se pueden dividir en dos grupos: funciones de Derecho Privado y funciones de Derecho Público. Las primeras se refieren al desarrollo del transporte marítimo desde el punto de vista de la actividad comercial y a la protección de sus intereses, las segundas están vinculadas a la función del capitán como jefe del buque nacional, y como responsable de una pequeña comunidad de ciudadanos alejados físicamente del territorio del Estado. La figura del capitán reúne conjuntamente múltiples aspectos, por lo que no es fácilmente comparable con otra figura del derecho privado ni del derecho público. Para hacer un análisis completo de esta figura se requiere -como lo pretendemos hacer en el presente trabajo- examinar todas las atribuciones y funciones conferidas al capitán por las leyes y reglamentos administrativos, lo cual presenta cierto grado de dificultad por la diversidad de las disposiciones jurídicas existentes.

El capitán es al mismo tiempo dependiente y representante del armador y delegado de la autoridad pública; actúa en interés y por cuenta del armador, sin embargo, a veces puede imponer su voluntad y efectuar actos de propietario; con sus actos obliga al armador, pero trata en nombre propio, y, por último numerosos y variados deberes y responsabilidades le conciernen personalmente, aunque comande y dirija el buque por cuenta ajena.³⁰

De las múltiples funciones que realiza el capitán, las que desempeña como "autoridad", son de significativa relevancia, por lo que es necesario referirnos a dicho concepto. Al respecto el Maestro Ignacio Burgoa señala lo siguiente: "En el terreno de estricto Derecho Público, por "autoridad" se entiende jurídicamente aquel órgano del Estado, integrante de su gobierno, que desempeña una función específica tendiente a realizar las atribuciones estatales en su nombre. Bajo este aspecto el concepto de "autoridad" ya no implica una determinada potestad, sino que se traduce en un *órgano del Estado*, constituido por una persona o *funcionario* o por una *entidad moral o cuerpo colegiado*, que despliega ciertos actos, en ejercicio del poder de imperio, tal como se desprende de la concepción contenida en el artículo 41 constitucional. En este sentido, por tanto, podemos aseverar que es el Estado el que crea sus propias autoridades, mediante los diversos ordenamientos legislativos en los que se consigna su formación, organización y funcionamiento, encauzado por las bases y reglas que él mismo establece normativamente".³¹

³⁰ SCIALOJA, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*, 3ª ed., trad. Delia Viterbo de Frieder y revisada por Santiago Sentis Melendo. Buenos Aires, Ediciones Jurídicas Europa-América, Bosch y Cia., 1950, p. 305.

³¹ BURGOA ORIHUELA, Ignacio, *El Juicio de Amparo*, 25ª ed., México, Editorial Porrúa, 1988, p. 187.

Conforme al referido marco conceptual, es como consideramos que se da la actuación de carácter público del capitán, dado que es resultado de una consecuencia práctica de la necesidad de mantener la vigencia de la legislación nacional a bordo, proporcionando seguridad y certeza jurídica a las personas y a los bienes, así como a los actos que se celebren en el buque durante su navegación.

1. DE AUTORIDAD MARÍTIMA

Las funciones públicas del capitán, aunque necesarias son de excepción, desempeñándolas por delegación de la autoridad que originalmente desempeñaría, dicha función. El capitán actúa como funcionario público ante aquellas situaciones que inevitablemente se presentan a bordo de los buques y que exigen la actuación de la autoridad pública, que imposibilitada para intervenir directamente por razones de hecho, es representada por aquél.³²

Las funciones que a bordo de la embarcación desarrolla el capitán como autoridad marítima, tienen su base jurídica principalmente en los artículos 6°, 24 y 25 de la Ley de Navegación.

En efecto, en dichos preceptos se establece que la autoridad marítima se ejerce (entre otras instancias y personas) a través de los capitanes de los buques nacionales (artículo 6°); que el capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad (artículo 24), y que el capitán a bordo de las embarcaciones tiene la función de mantener el orden y disciplina, debiendo adoptar las medidas necesarias para el logro de esos objetivos (artículo 25).

³² GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación, 3ª ed., Buenos Aires, Ediciones de Palma, 1979, p. 189.

Al respecto conviene señalar lo que el Maestro Raúl Cervantes Ahumada ha dicho: "En los buques que se encuentren en aguas no mexicanas, la autoridad marítima se ejercerá a través del capitán, quien por su posición en el buque será considerado como la autoridad suprema y el representante del Ejecutivo Federal... Se da el curioso caso de que el capitán, que normalmente habrá sido designado por el naviero (persona privada), o que incluso pudiera haber asumido el mando del buque ilegalmente, al encontrarse en alta mar al mando del buque, al frente de la comunidad humana que va en la aventura marítima, por el solo hecho de su posición se convierte en autoridad suprema, representante de la autoridad marítima legal, que, según hemos anotado, es el Ejecutivo Federal".

"Además, debe entenderse que la autoridad del capitán es ilimitada y concentradora de todas las facultades propias de la autoridad en general, ya que va al frente de la comunidad marítima y, por la naturaleza de su encargo no puede haber sobre él autoridad alguna".

"Los actos de autoridad del capitán tendrán el carácter de provisionales, y deberán ser sometidos a las autoridades de tierra firme, al arribar el buque a puerto mexicano. Creemos lógico afirmar que en estos casos, las autoridades competentes serán las del puerto mexicano al que el buque arribe inmediatamente después de la realización de los hechos respectivos".³³

De esta forma, con base en los ordenamientos de la Ley de Navegación citados anteriormente, habría que hacer un cuidadoso análisis de cada caso en particular que se presentare para poder definir

³³ CERVANTES AHUMADA, Raúl, *Derecho Marítimo*, 4ª ed. reformada, México, Editorial Herrero, 1984, pp. 311-313.

cuándo y en qué supuestos estaría actuando el capitán como representante de la autoridad marítima, pues desde luego son múltiples y variadas las funciones de dicha autoridad. Los ejemplos típicos que podrían presentarse en cuanto a la actuación del capitán como autoridad marítima tienen que ver principalmente con la supervisión de la seguridad marítima, en relación con las disposiciones aplicables sobre seguridad para la navegación y de la vida humana en el mar.

El capitán lógicamente no podrá desempeñar todas las funciones propias de la autoridad marítima, que como ya se señaló, son funciones de excepción. Por tanto no podrá, por poner un ejemplo extremo, tramitar solicitudes de autorizaciones o permisos relacionados con la prestación de servicios de navegación; o resolver sobre amarres temporales, etc. Sin embargo, sí podrá realizar inspecciones técnicas de seguridad a su embarcación, así como a su equipo y carga; realizar -con autorización expresa de la autoridad- el abanderamiento de su buque; revisar los documentos de la gente de mar que integre su tripulación y en consecuencia determinar si cumple o no con los requisitos reglamentarios correspondientes, para inclusive relevar a un tripulante de determinada labor; realizar actuaciones en ciertos casos de accidentes marítimos que eventualmente tuviera conocimiento; vigilar el cumplimiento de las disposiciones sobre seguridad en materia de navegación y de la vida humana en el mar; así como, levantar determinadas actuaciones en caso de tener conocimiento de daños que se causen a las señales y ayudas a la navegación marítimas.

Las atribuciones del capitán, con carácter de derecho público, se refieren a su posición de *jefe de la expedición marítima* (y, por lo tanto, se vinculan con los fines de la navegación), y a su posición de *jefe de la comunidad* de los navegantes, y consisten entonces en la delegación del desempeño de funciones públicas. Como *jefe de la expedición marítima*

el capitán está investido de poderes destinados a mantener la disciplina en el buque e imponer el cumplimiento de las disposiciones sobre policía a bordo.³⁴

2. DE AUXILIAR DEL REGISTRO CIVIL

Como jefe de la comunidad que viaja en el buque, el capitán desempeña las funciones de oficial³⁵ del Registro Civil. Esta afirmación se sustenta -además de lo que por su parte señala el propio Código Civil federal- en lo dispuesto expresamente en el artículo 25, fracción IV de la Ley de Navegación (aunque dicho artículo lo refiere para el caso de levantar testamentos, sin que haga mención a las actas de los que nazcan o fallezcan a bordo). Conforme a dicha función pública, el capitán podrá levantar las actas de nacimiento o defunción de las personas que nazcan o mueran durante el viaje.

Respecto a la función registral relativa a la existencia de las personas físicas, conviene referir lo que el Maestro Ignacio Galindo Garfias indica en cuanto a la institución que corresponde: "El Registro Civil es una institución de orden público que funciona bajo un sistema de publicidad. Tiene por objeto hacer constar por medio de la intervención de funcionarios debidamente autorizados para ello y que tienen fe pública, todos los actos relacionados con el estado civil de las personas. Éstos han de hacerse constar precisamente en los registros

³⁴ SCIALOJA, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*, op. cit., p. 328.

³⁵ Respecto a la denominación de "oficial" o "Juez" del Registro Civil, es conveniente precisar que la primera de ellas es utilizada por la Ley de Navegación en su artículo 25, así como por algunos códigos civiles de las entidades federativas, como por ejemplo el Código Civil del Estado de México. A su vez, la denominación "Juez del Registro Civil" es la utilizada por el Código Civil en materia federal (artículo 54, entre otros).

autorizados por el Estado, para tal objeto. Estos registros se denominan formas del Registro Civil".³⁶

Conforme al artículo 22 de nuestro Código Civil, la capacidad jurídica de las personas físicas se adquiere por el nacimiento y se pierde por la muerte; pero desde el momento en que un individuo es concebido entra bajo la protección de la ley. La enorme trascendencia de ambos hechos exige la regulación de su prueba y de las demás circunstancias en que éstos ocurrieron.

A bordo de los buques pueden suceder nacimientos y defunciones, y cuando ello ocurre en la navegación, el capitán asume por delegación expresa de la ley las funciones públicas correspondientes similares a las del Juez del Registro Civil, en el sentido de levantar las actas correspondientes que hagan constar el nacimiento o la defunción de que se trate, debiendo asentar dichos acaecimientos en el Diario de Navegación del buque, para que posteriormente la oficina del Registro Civil expida el acta debidamente formalizada. Cabe hacer la observación que en este caso en que el capitán actúa como auxiliar del Registro Civil, el Código Civil en su artículo 70 se refiere "a un buque nacional" sin diferenciar si se trata de un mercante o de guerra, por lo que dicha función pública comprende a ambos tipos de embarcaciones, máxime que así se confirma con lo que señala el artículo 1583 de dicho Código, cuando se refiere al testamento marítimo.

El Código Civil establece en los artículos 70 al 73 que cuando el nacimiento ocurriera a bordo de un buque nacional, los interesados harán extender una constancia en que aparezcan las circunstancias del caso y, solicitarán que las autorice el capitán de la embarcación (para lo

³⁶ GALINDO GARFIAS, Ignacio, *Derecho Civil. Primer Curso*, 14ª ed., México, Editorial Porrúa, 1995, p. 427.

cual se seguirá el procedimiento detallado en el capítulo anterior de este trabajo).

En el caso de las actas de defunción, cuando la muerte suceda en la mar a bordo de un buque nacional, el acta se levantará de acuerdo con las disposiciones del Código Civil, en lo que fuera posible y la autorizará el capitán del buque, practicándose el procedimiento seguido para las actas de nacimiento.

Una cuestión que conviene precisar es la relativa a que si el capitán puede celebrar matrimonios a bordo del buque. Al respecto, nuestro Código Civil no establece alguna disposición específica sobre este particular, por lo cual podemos afirmar que dicha hipótesis no está permitida en nuestro régimen jurídico. No obstante, el Reglamento para la Navegación de Cabotaje (que se publicó en el Diario Oficial de la Federación el 4 de septiembre de 1941, y que actualmente ha sido abrogado por el Reglamento de la Ley de Navegación expedido en 1998), en su artículo 31 inciso p), facultaba al capitán para autorizar "los matrimonios a bordo fuera de las aguas territoriales". En nuestra opinión dicho precepto reglamentario excedía las disposiciones del Código Civil, por lo que en el supuesto de que continuara vigente el referido Reglamento, se estima que éste no sería sustento legal suficiente para que el capitán de una embarcación mexicana pudiera, en representación del Juez del Registro Civil, celebrar matrimonios a bordo de un buque.

En las legislaciones de otros países, si se ha permitido la posibilidad de realizar matrimonios a bordo con la investidura del capitán como representante de la autoridad civil, tal es el caso de la legislación inglesa mediante la "Merchant Shipping Act, 1894" (artículos

240 y 253)³⁷. A su vez, el Código Civil Español permite a los capitanes de los buques mercantes el poder autorizar los matrimonios contraídos en inminente riesgo de muerte, aunque dichos matrimonios se entienden que son condicionales. La futura validez de este tipo de matrimonios, única forma de los consentidos a bordo por la ley española, depende del éxito de los contrayentes en cuanto a la demostración de su libertad para contraer dicho vínculo.³⁸

Por su parte, el autor Rodolfo González Lebrero señala que la legislación argentina regula la situación del matrimonio *in extremis*, disponiendo la simplificación de las formalidades de manera que el oficial público pueda celebrar el acto cuando alguno de los contrayentes se halle en peligro de muerte y ambos manifiesten el deseo de reconocer hijos extramatrimoniales, y cuando hubiere peligro de demora, el matrimonio *in artículo mortis* puede celebrarse ante cualquier funcionario judicial. En este último caso -señala- no es posible asimilar al capitán con el referido oficial público o funcionario judicial citado por la legislación argentina, dada su condición de mero funcionario público de excepción.³⁹

3. DE FEDATARIO PÚBLICO

En un sentido amplio, el capitán es también titular de funciones notariales en cuanto al otorgamiento de testamentos y, en su caso, a la elaboración de inventarios relacionados con los bienes que se encontraren a bordo y que hubieren pertenecido al testador. El Código

³⁷ GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación, op. cit., p. 202.

³⁸ HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, Derecho Marítimo, Barcelona, Editorial Cadi, 1968, t. I, p. 108.

³⁹ GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación, op. cit., pp. 201 y 202.

Civil en el Capítulo denominado "Del testamento marítimo" (que comprende de los artículos 1583 al 1592) norma lo relativo a esta importante figura de la sucesión testamentaria durante la navegación marítima.

Conforme a nuestra legislación civil, toda persona tiene el derecho de manifestar su voluntad por escrito para disponer de sus bienes después de su muerte. Dicha voluntad manifiesta, cuando se realiza a bordo de un buque de la marina nacional -en este caso, ya sea de guerra o mercante- constituye el llamado "testamento marítimo", el cual debe levantarse ante la presencia de dos testigos, los que deberán firmarlo al igual que el capitán, cumpliendo así con las disposiciones del Código Civil detalladas en el capítulo anterior del presente trabajo.

Cuando se trate del testamento del capitán, éste ha de ser autorizado por quien le haya de sustituir en el mando (artículo 1585 del Código Civil).

Dentro de las funciones notariales del capitán, el ya abrogado Reglamento para la Navegación de Cabotaje (que se expidió en 1941) establecía en su artículo 31, inciso n), la de levantar "acta e inventario de los bienes que dejare un pasajero o tripulante que falleciere a bordo, en presencia de dos oficiales, y en las actas de testamento procurará la presencia de pasajeros que atestigüen el acto, debiendo entregar a la autoridad marítima del primer puerto que toque los documentos levantados y los objetos inventariados". En cuanto al cadáver, el inciso ñ) del referido reglamento autorizaba para que después de 24 horas de duelo, se pudiera echar al mar. Asimismo, dicho Reglamento, facultaba también al capitán para certificar las firmas de los documentos que se hicieran durante el viaje (artículo 31, inciso q).

Por otra parte, durante la navegación el capitán puede dar fe de determinados hechos que ocurran relacionados con el buque y su tripulación, levantando para tal efecto las actuaciones correspondientes que tradicionalmente se conocen como "actas de protesta", en donde se asientan, entre otras cuestiones, las relativas al mal tiempo imperante en la zona que navega el buque; los daños que llega a sufrir el buque y su carga, y en general, las que contengan todo tipo de acaecimiento que produzca alguna consecuencia de derecho.

Dichas actas, así como las anotaciones que realiza el capitán y los oficiales en el Diario de Navegación del buque, constituyen instrumentos jurídicos idóneos -y la ley así los reconoce- para dar fe de determinados actos y hechos de la aventura marítima, como es el caso de la constancia que debe dejarse por escrito cuando el capitán declara la "avería común o gruesa"⁴⁰, situación que prevé expresamente el artículo 117 de la Ley de Navegación.

4. DE AUXILIAR DEL MINISTERIO PÚBLICO FEDERAL

Como ya hemos dicho anteriormente, el capitán es el jefe del buque y el delegado de la autoridad pública para vigilar la conservación del orden a bordo y la realización de la aventura marítima, por lo que, tanto la tripulación como los pasajeros le deben respeto y obediencia en cuanto al servicio y operación del buque, así como a la seguridad de quienes se encuentren a bordo. En este sentido, el artículo 19 de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, en su fracción II,

⁴⁰ Conforme al artículo 115 de la Ley de Navegación, por "avería común o gruesa" se entiende cuando se ha realizado o contraído, intencionada y razonablemente, cualquier sacrificio o gasto extraordinario para la seguridad común, con el objeto de preservar de un peligro las propiedades comprometidas en un riesgo común de la navegación por agua. El importe de las averías comunes estará a cargo de todos los interesados en la travesía, en proporción al monto de sus respectivos intereses.

establece que los capitanes de las embarcaciones nacionales son auxiliares suplementarios del Ministerio Público Federal, por lo que en este caso puede actuar como verdadero funcionario público al participar como parte de la autoridad investigadora en la comisión de los delitos que llegaren a cometerse a bordo.

El Ministerio Público constituye una institución de naturaleza singular y con múltiples facetas en su funcionamiento. Nos referimos al concepto que de él da el Maestro Guillermo Colín Sánchez, definiendo al Ministerio Público como una "institución dependiente del Estado (Poder Ejecutivo) que actúa en representación del interés social en el ejercicio de la acción penal y la tutela social en todos aquellos casos que le asignan las leyes".⁴¹

La atribución fundamental del capitán como auxiliar del Ministerio Público, consiste de manera específica en perseguir los delitos que se cometan a bordo durante la navegación, aunque evidentemente, la actuación de la institución formal del Ministerio Público se extiende a otras esferas de la administración pública. Bajo estas circunstancias, y respetando las garantías que establece el artículo 21 constitucional, el capitán podrá arrestar a bordo a la persona que cometa algún delito, incluso levantar las actuaciones que correspondan. Con dicho carácter, el capitán procederá a la averiguación en la que reunirá los elementos legales que justifiquen el ejercicio de la acción penal, actuando como autoridad en la investigación de los hechos delictivos, pudiendo para tal fin, recoger en los primeros momentos de su investigación las armas, instrumentos y objetos de cualquier clase, que pudieran tener relación con el delito, o tomar fotografías y demás elementos que lleven a comprobar o esclarecer los hechos que se investigan.

⁴¹ COLÍN SÁNCHEZ, Guillermo, *Derecho Mexicano de Procedimientos Penales*. 12ª ed., México, Editorial Porrúa, 1990, p. 77.

5. EN MATERIA DE COMUNICACIONES ELÉCTRICAS

La Secretaría de Comunicaciones y Transportes (SCT), conforme a lo dispuesto por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal y a otras leyes que expresamente le fijan atribuciones, desarrolla determinadas actividades propias de su función pública en distintas disciplinas del derecho administrativo. Conforme a su gama de actividades, la SCT se constituye como autoridad en las siguientes materias: caminos, puentes y autotransporte federal; ferroviaria; marítimo-portuaria; aviación civil y aeropuertos; telecomunicaciones o comunicaciones eléctricas; y servicio postal. Ahora bien, dicha autoridad se ejerce conforme al marco legal establecido por las leyes que regulan cada una de las citadas materias, ordenamientos que ya han sido detallados en el capítulo anterior cuando tratamos lo relativo a la Ley de Vías Generales de Comunicación.

Por lo que toca al capitán de la marina mercante, tomando en cuenta que éste es a bordo la primera autoridad, y a su vez representante de las autoridades mexicanas (artículo 24 de la Ley de Navegación), y conforme a lo que establece la Ley de Vías Generales de Comunicación en sus artículos 416 al 420 (los cuales no han sido derogados), podemos señalar que el capitán tiene la facultad de actuar como auxiliar de la autoridad en materia de comunicaciones eléctricas o de telecomunicaciones. En efecto, el Capítulo VII, del Libro Quinto de la Ley de Vías Generales de Comunicación, intitulado "Instalaciones a bordo", contiene regulaciones relativas al equipo de radiocomunicación con que deben contar las embarcaciones mercantes según sus características, así como las limitantes para utilizar estos equipos en los puestos nacionales a fin de no interferir con la red nacional de comunicaciones eléctricas.

Por ejemplo, el artículo 417 dispone que no se permitirá la salida de embarcaciones que deban estar provistas de instalaciones de radiocomunicación, si carecen de ellas o si el funcionamiento de las mismas fuera deficiente, o si no se encontraren a bordo los operadores necesarios para dicho equipo. Igualmente, el artículo 419 prohíbe el funcionamiento de las instalaciones de radiocomunicación de las embarcaciones nacionales y extranjeras, mientras éstas se encuentren en puertos mexicanos donde operen estaciones dependientes de la red nacional.

En este sentido, el capitán, además de ser vigilante del cumplimiento de dichas disposiciones en su propio buque, podrá informar -mediante el levantamiento de las actuaciones que correspondan- a la SCT de las señales radioeléctricas captadas durante su travesía o en las inmediaciones del puerto, que constituyan violaciones a las disposiciones jurídicas aplicables en materia de radiocomunicaciones.

6. EN MATERIA ADUANERA

Dentro de las funciones públicas que desempeña el capitán, podemos afirmar que se encuentra la de auxiliar de la autoridad aduanera. La anterior aseveración encuentra sustento al interpretar en forma integral la legislación marítima y la aduanera, específicamente al tomar en cuenta lo dispuesto en el artículo 24 de la Ley de Navegación, en el sentido de que el capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad y a su vez representante de las autoridades mexicanas, así como en el artículo 20 de la Ley Aduanera, el cual establece las obligaciones de los capitanes, dado que, en efecto, la

facultad de auxiliar de la autoridad aduanera no se encuentra expresamente establecida como tal en algún ordenamiento legal. En este sentido, si consideramos que el capitán es representante de la autoridad en general, y que a su vez tiene asignadas atribuciones en cuanto al control y vigilancia de las mercancías que ingresan al territorio nacional, es de concluirse que actúa como auxiliar de la autoridad aduanera, buscando con ello la protección de determinados fines económicos del Estado, en el auxilio a la función de las aduanas, las cuales tienen como objeto primordial realizar la inspección del tráfico de las mercancías y la recaudación de impuestos por este concepto.

El autor español Santiago Hernández Yzal⁴² establece que la importación por mar comienza al entrar el buque dentro de los límites del puerto en el cual se vayan a realizar las operaciones de descarga, en el entendido que los buques que hayan de quedar fondeados fuera del puerto de referencia se considerarán como ya arribados para efectos aduaneros. Señala también, que la importación concluye cuando han sido pagados o afianzados los derechos devengados.

Algunas de las medidas que el capitán de la embarcación puede tomar en su carácter de auxiliar en la autoridad marítima, consisten en realizar, con ayuda de los oficiales, cateos en los camarotes, pañoles y en general en todos los compartimentos de la embarcación a efecto de buscar artículos que no estuvieren legalmente autorizados para su introducción, tanto a bordo del buque como en el territorio nacional.

Los tripulantes sin necesidad de permiso especial pueden introducir a bordo objetos de uso personal y bienes de consumo, incluyendo tabaco y alcohol, siempre que la cuantía se mantenga dentro de límites prudentes para el consumo personal. Esta posibilidad tiene

⁴² HERNÁNDEZ YZAL, Santiago, *Derecho Marítimo*, op. cit., p. 62.

sus límites, como por ejemplo, cuando se llegase a alterar el orden a bordo o que los objetos constituyan una amenaza para las personas, el buque o su carga. En el supuesto de que un tripulante traiga a bordo otros objetos sin la autorización necesaria del capitán, éste podrá retener bajo su custodia dichos objetos y si constituyen un peligro para la salud a bordo, para el buque o para la carga del mismo o si pudiesen dar lugar a una intervención de las autoridades, el capitán podrá proceder a la destrucción de dichos objetos.

Asimismo, la actuación del capitán está ligada a la de la autoridad aduanera en cuanto a la emisión y validación por él mismo -además de la conservación- de determinados documentos que en esta materia deben elaborarse en todo buque que realice tráfico internacional. Tales son los casos del "manifiesto de carga", el cual consiste en la relación de la carga que transporta el buque, y constituye el documento oficial valedero para el despacho de la aduana; la "lista de efectos personales", en la que se señalan los artículos propiedad de los tripulantes y que utilizan durante el viaje; así como el "manifiesto de rancho", mediante el cual se identifican los comestibles necesarios a utilizarse en la travesía del buque.

La importancia que representa el hecho de que el capitán vigile el cumplimiento de las disposiciones aduaneras y las disposiciones complementarias, consiste en evitar la realización de actos ilícitos que pueden constituir actos delictivos como el contrabando y el tráfico de drogas, los cuales podrían incidir en la responsabilidad del propio capitán, así como de la empresa naviera.

7. EN MATERIA SANITARIA

Como señalamos en el capítulo anterior, la llegada y salida de embarcaciones a puerto, está sujeta al control de la autoridad sanitaria con el objeto de conocer el estado en que se encuentren las personas, animales, artículos o sustancias existentes a bordo, a efecto de que éstas no sean portadoras de enfermedades, plagas o infecciones, con lo que se protege la salud de la población y su medio ambiente. En este sentido, la Ley General de Salud y sus medidas reglamentarias, establecen determinadas disposiciones relacionadas con el control sanitario que la autoridad debe tener con los buques mercantes, en las que el capitán de la embarcación desempeña un importante papel para hacer cumplir con la normatividad aplicable en esta materia, y en su caso, se adopten las medidas necesarias que dicte la autoridad. En la aplicación de dichas medidas -tanto las que realice el capitán en cumplimiento a las acciones dictadas por la autoridad sanitaria, o bien impuestas por él mismo- se encuentra presente el interés público debido a su íntima vinculación con la salud de la tripulación y la higiene en el buque, obligaciones que finalmente son del armador, y cuyo control corresponde al capitán como jefe de la expedición marítima.

Conforme a lo anterior, y nuevamente tomando en consideración las disposiciones de la Ley de Navegación (artículo 24), así como las de la legislación sanitaria, el capitán en la navegación será representante de la autoridad sanitaria, pudiendo dictar las medidas que estime necesarias para la prevención y control de las enfermedades a bordo, realizando actividades de vigilancia epidemiológica, de prevención y control de enfermedades transmisibles, en los términos de carácter general que sobre el particular dispone la Ley General de Salud.

Asimismo, deberá notificar a la Secretaría de Salud o a la Autoridad Sanitaria más cercana las enfermedades que señala el Reglamento Sanitario Internacional (el cual es un convenio internacional como se verá a detalle en el próximo capítulo), tales como fiebre amarilla, peste y cólera, o de cualquier enfermedad en forma de brote o epidemia, así como las enfermedades objeto de vigilancia internacional.

Como auxiliar en sentido amplio de la autoridad sanitaria, el capitán puede actuar como coadyuvante para la vigilancia del cumplimiento de las normas sanitarias a bordo de su buque y cuando encontrare irregularidades que a su juicio constituyan violaciones a las mismas, lo hará del conocimiento de la autoridad sanitaria competente.

8. EN MATERIA MIGRATORIA

De igual manera que la entrada y salida de personas en territorio mexicano se restringe por razones de salud pública, existen otras razones como las de empleo, seguridad pública y bienestar general en última instancia, que justifican la adopción de medidas tendientes a seleccionar a las personas que puedan cruzar nuestras fronteras para ingresar al territorio nacional, según las particularidades que dicte la política migratoria en un determinado momento, a través de la autoridad competente, la cual en nuestro país se ejerce a través del Instituto Nacional de Migración, que opera como órgano técnico desconcentrado dependiente de la Secretaría de Gobernación.

En la legislación migratoria no se establece en forma expresa alguna mención en cuanto a la representación o auxilio que el capitán debe prestar a la autoridad migratoria, no obstante, como ya lo hemos visto para otros casos, conforme a la atribución genérica de

representante de las autoridades mexicanas que le otorga el artículo 24 de la Ley de Navegación, y en relación a lo dispuesto por la propia legislación migratoria, podemos afirmar que la polifacética figura del capitán incluye también la de representante de la autoridad migratoria.

Ahora bien, en tal sentido el capitán tiene la obligación de supervisar el cumplimiento de las respectivas regulaciones migratorias, principalmente en cuanto a las condiciones y requisitos aplicables al buque para evitar el transporte de inmigrantes que prohíben las disposiciones migratorias. La introducción a bordo de personas que no sean tripulantes o que vayan a trabajar en el buque durante el viaje, o bien en la estadía de éste en puerto, únicamente podrá ser autorizada mediante el permiso del capitán de la embarcación. Dicha autorización se encuentra justificada cuando se trata de familiares de los tripulantes, siempre que con ello no se pongan en peligro de algún accidente, o alteren el funcionamiento del buque. De esta forma se tienen en cuenta los intereses justos de la tripulación garantizándose que el capitán esté siempre informado acerca de las personas que se encuentren a bordo.

9. DE REPRESENTANTE DEL PATRÓN, Y A SU VEZ, AUXILIAR DE LA AUTORIDAD LABORAL

La Ley Federal del Trabajo (LFT) en su artículo 190 dispone que los capitanes, entendiéndose como tales a quienes ejercen el mando directo de un buque, tienen con respecto a los demás trabajadores la calidad de representantes del patrón. En consecuencia, conforme a lo dispuesto por dicho precepto, esta representación que tiene el capitán del patrón, es ejercida por disposición de la propia ley, por lo cual no interviene la voluntad del patrón en su otorgamiento. Pero además de dicha calidad, en relación con la empresa armadora a quien representa, el capitán es a

la vez un trabajador más, dado que todas las funciones que realiza tienen como origen el contrato de trabajo que ha celebrado con el armador.

Respecto a la representación que otorga el artículo 190 de la LFT, el Maestro Mario de la Cueva dice lo siguiente: "El precepto no ha de entenderse en el sentido de que quienes satisfagan en el buque los requisitos que asigna el art. 11 a las personas que "ejercen funciones de dirección o administración" no sean representantes del patrono, sino únicamente, que el capitán tiene ese carácter por ley, consecuentemente, no puede ser privado de él."⁴³

Las funciones laborales que desarrolla el capitán se materializan con los tripulantes del buque a su mando, al existir una relación laboral de dicho personal con el naviero, formalizada mediante el contrato de trabajo correspondiente. Dentro de las funciones laborales del capitán pueden incluirse todas aquellas en que frente a la tripulación actúa como representante del empresario, las cuales prácticamente comprenden la totalidad de las estipulaciones contenidas en los contratos de trabajo correspondientes.

Al respecto, conviene citar al autor argentino Rodolfo González Lebrero: "En principio, el capitán queda ligado con el armador mediante una relación contractual de trabajo similar a la de cualquier otro tripulante, si bien existen marcadas diferencias entre el contrato de ajuste del capitán y el de los demás integrantes de la tripulación, particularmente en cuanto a su contenido. El capitán se obliga, a cambio de una remuneración, a prestar sus servicios profesionales respecto de la dirección del buque, pero con su designación y la

⁴³ DE LA CUEVA, Mario, *El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo*. 10ª ed., México, Editorial Porrúa, 1985, t. I, pp. 465 y 466.

correspondiente asunción del mando, queda investido de la representación del armador y sujeto a un sistema de atribuciones y obligaciones fijado por la ley, tanto de derecho público, como de derecho privado. Es, en consecuencia, un tripulante, y simultáneamente representante legal del armador y delegado de la autoridad pública, que encuentra en la ley la fuente y los límites de esa representación. Para el ejercicio de sus funciones no necesita el capitán de poder alguno extendido por el armador, pues las disposiciones legales lo facultan para ese desempeño, pero dentro de los extremos y condiciones determinados por ellas."⁴⁴

La cita anterior resulta aplicable a nuestro sistema jurídico debido a que, por una parte, la legislación laboral otorga la referida representación del patrón al capitán de la embarcación, y a su vez, la legislación marítima faculta la actuación del capitán como delegado de la autoridad pública.

Por lo que toca a los trabajadores de los buques, nuestra legislación laboral señala determinadas obligaciones a cargo del patrón (artículo 204 de la LFT). De especial interés es la consistente en proporcionar alojamientos cómodos e higiénicos, alimentación sana, abundante y nutritiva, atributos a los cuales en los contratos colectivos de trabajo se les agrega el concepto de "variada", debido a que durante la travesía de un buque la comida constituye uno de los elementos de motivación con que cuenta la tripulación para compensar la monotonía y encierro que implica una navegación prolongada.

Cuando el capitán actúa como representante del patrón, en esos casos no es sujeto de la relación de trabajo, pues su función consiste en

⁴⁴ GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., *Manual de Derecho de la Navegación*, op. cit., p. 187.

representar ante el otro a uno de los dos sujetos de dicha relación laboral. La finalidad de dicha representación patronal es doble, por una parte, es con el fin de hacer efectivos los derechos de los trabajadores, de manera que en el lugar mismo donde desarrollan su actividad, es decir en el buque, tengan la posibilidad de exigir el cumplimiento de las obligaciones que tiene el armador derivadas de la relación laboral existente. En este sentido, el emplazamiento a un juicio laboral, como consecuencia de la demanda por parte de algún tripulante, podría entenderse ante el mismo capitán del buque, debido a la representación que del empleador⁴⁵ le otorga la LFT. Por otra parte, si el capitán actúa como representante del patrón, el trabajador está obligado a cumplir las instrucciones que reciba de él, como lo establece el artículo 134, fracción III, de la LFT, que incluye entre las obligaciones del trabajador la de "desempeñar el servicio bajo la dirección del patrón o de su representante".

El artículo 208 de la LFT establece cuáles son las causas especiales de rescisión de las relaciones de trabajo sin responsabilidad para el patrón, aunque esto último no lo diga expresamente dicho artículo, sin embargo así se entiende al analizar el texto de su contenido, ya que todos los supuestos son a *contrario sensu* obligaciones para el trabajador. En caso de incurrir algún tripulante en cualquiera de las causas señaladas en el artículo 208, o bien en las del artículo 47, ambos de la LFT, el capitán podrá rescindir la relación laboral existente. Sin embargo, podría presentarse el problema de cómo dar cumplimiento con la obligación señalada en el artículo 47 de la LFT, en el sentido de tener que dar aviso por escrito al trabajador de la fecha y causa o causas de la rescisión, y en caso de negarse a recibirlo, tendrá que hacerse del

⁴⁵ El término "empleador" es referido como sinónimo de "patrón", en la inteligencia que el primero de ellos es el que se utiliza en la terminología de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

conocimiento de la Junta de Conciliación respectiva, ya que pudiera darse el caso que la rescisión fuera motivada por la falta de asistencia del trabajador a bordo del buque a la hora convenida para su salida, implicando con ello la no realización del viaje al quedarse el tripulante en tierra, incluso en algún puerto lejano, y continuar el buque su navegación. En este caso, resultaría imposible físicamente que el capitán cumpliera con dar el aviso al trabajador ya que éste no se encontraría a bordo por haberlo dejado el buque.

También podría actualizarse durante la navegación cualquier otra causa de rescisión, y en caso de que el tripulante se negare a recibir el referido aviso, el capitán estaría imposibilitado para presentarlo a la autoridad laboral correspondiente.

Los supuestos antes planteados -por sencillos que parezcan- podrían ser algunos de los ejemplos en que el capitán, haciendo uso de la facultad que le confiere el artículo 24 de la Ley de Navegación, podría actuar como auxiliar de la autoridad laboral. En efecto, conforme a dichas hipótesis, podría levantar las actuaciones correspondientes para darse por recibido del aviso de rescisión como si se presentara ante la Junta de Conciliación y Arbitraje correspondiente. Este sería un caso típico en que el capitán actuaría con una doble personalidad al tener por una parte la representación patronal, protegiendo los intereses del armador y, por la otra, al actuar como auxiliar de la autoridad laboral representando los intereses del Estado.

En todo caso, las actividades propias del capitán pueden llevar a considerar que en su actuación se da un conflicto de intereses al actuar a la vez con más de una personalidad, sin embargo esta situación además de ciertamente existir en la práctica, es permitida y reconocida por la ley, debido a que la naturaleza de la función que desarrolla en un

medio separado de la comunidad y sus instituciones, así lo demanda, además de que la realiza bajo un régimen de excepción.

10. DE REPRESENTANTE DEL NAVIERO

Antes de entrar directamente al tema de este apartado, conviene hacer una precisión en cuanto al significado de distintos conceptos -algunos de los cuales a lo largo del presente trabajo utilizamos como sinónimos a efecto de no ser rigoristas- los cuales en realidad tienen un significado y efectos jurídicos diferentes. Nos referimos a los términos de "naviero", "armador", "operador", "propietario", "agente naviero general" y "agente naviero consignatario de buques".

El alcance jurídico de estas figuras lo define la propia Ley de Navegación (en sus artículos 16 y 19). En tal sentido, por naviero o empresa naviera se entiende a la "persona física o moral que tiene por objeto operar y explotar una o más embarcaciones de su propiedad o bajo su posesión, aun cuando ello no constituya su actividad principal". Por su parte, el "armador es el naviero o empresa naviera que se encarga de equipar, avituallar, aprovisionar, dotar de tripulación y mantener en estado de navegabilidad la embarcación, con objeto de asumir su explotación y operación". A su vez, el "operador es la persona física o moral que, sin tener la capacidad 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". Por último, 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".

Conforme a lo anterior, y a manera de síntesis podemos señalar lo siguiente. El naviero es el que explota buques de su propiedad o bajo su posesión, por sí mismo o a través de un tercero. El armador (que para ello tiene que ser naviero), se encarga de avituallar, darle el mantenimiento necesario al buque, así como dotarlo de tripulación. Y el operador (que no es ni naviero, ni armador), es el que por sí mismo realiza contratos de transporte para utilizar el espacio de las embarcaciones que a su vez haya contratado.

Ahora bien, por lo que toca a los agentes navieros, la Ley de Navegación (en su artículo 19) establece dos tipos de agentes, el general y el consignatario de buques. De esta forma, el agente naviero general es "la persona física o moral que actúa en nombre del naviero u 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 fletamento, nombrar agente naviero consignatario de buques y realizar los demás actos de comercio que su mandante o comitente le encomiende". Por su parte, 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".

En otras palabras, el agente naviero general tiene la representación del naviero (u operador del buque) en todo el país y actúa por cuenta de él, pudiendo a su vez nombrar sendos agentes consignatarios de buques para los diferentes puertos que se les requiera, en la inteligencia que el agente naviero consignatario de buques actuará también en nombre del naviero u operador para las gestiones que relacionadas con la embarcación se le encomienden en el puerto en que opere.

Respecto de estas dos figuras, por las consecuencias jurídicas que de ello se derivan, es importante señalar que la Ley de Navegación expresamente señala que el "agente naviero general o, a falta de éste, el agente naviero consignatario de buques, estará legitimado para recibir notificaciones, aun de emplazamiento en representación del naviero u operador, para cuyo caso el Juez otorgará un término de sesenta días para contestar la demanda".

Una vez precisado lo anterior, a continuación trataremos lo relativo a la actuación del capitán en su carácter de representante del naviero. Como hemos visto, el capitán puede ser al mismo tiempo dependiente (tanto del naviero, como de la autoridad), representante del naviero y autoridad pública. Actúa en interés y por cuenta del naviero, efectuando incluso actos de propietario; con sus actos obliga al naviero, ya que comanda el buque y dirige la expedición por cuenta del mismo.

Además de la representación que la Ley de Navegación le otorga al capitán para ejercer sus funciones de derecho público, también le otorga la representación del propietario de la nave o naviero, a efecto de realizar determinados actos de derecho privado propios del comercio por vía marítima. Expresamente, el segundo párrafo del artículo 24 de la Ley de Navegación señala lo siguiente:

"El capitán de la embarcación será a bordo la primera autoridad. Toda persona a bordo estará bajo su mando, y en

aguas extranjeras y en altamar⁴⁶ **será considerado representante de las autoridades mexicanas y del propietario o naviero**, debiendo tener la capacidad legal y técnica para ejercer el mando de la embarcación y será responsable de ésta, de su tripulación, pasajeros, cargamento y de los actos jurídicos que realice".

Como se podrá apreciar, la Ley de Navegación no especifica los alcances y características de la representación que el capitán tiene del propietario o naviero, pero consideramos que dicha representación es amplia, aplicable tanto en el campo del derecho civil, así como en el mercantil, tal como más adelante lo explicamos.

Sobre el particular, conviene hacer referencia a la siguiente cita del autor inglés Raoul Colinvaux:

"Cuando una embarcación se encuentra fuera del puerto de origen, donde sus negocios se manejan, el capitán generalmente asume la autoridad del dueño de la embarcación, y en condiciones normales tiene la facultad de realizar acuerdos bajo el entendido de que los mismos traigan beneficios a favor de la embarcación, o a efecto de lograr la realización de sus servicios, realizando estos acuerdos conforme a los requisitos que usualmente serían adoptados por los propietarios del buque.

⁴⁶ Consideramos que la mención del artículo 24 de la Ley de Navegación relativa a la representación que se le otorga al capitán en "aguas extranjeras y en altamar", en realidad debería comprender desde que el buque realice su navegación una vez que ha dejado el puerto mexicano correspondiente, de manera que dicha representación opere también dentro de las 12 millas náuticas del "mar territorial", dado que la diferencia entre este último y el "altamar" es únicamente de carácter jurídico en cuanto a la determinación de los límites territoriales de un Estado, pero que para los efectos de las funciones que realiza el capitán a bordo del buque no debería existir mayor diferenciación.

...

Pero el capitán no tendría dicha facultad en los casos en que pueda comunicarse con los dueños de la embarcación sin dificultad, tal como actualmente casi siempre ocurre."⁴⁷

Igualmente, la actuación del capitán por cuenta del armador se clarifica conforme a la siguiente referencia:

"El capitán de una embarcación siempre está autorizado para llevar a cabo cualquier acción que normalmente sea necesaria para la seguridad y la apropiada ejecución del viaje, con el debido cuidado tanto de la embarcación como de la carga. Como agente del dueño de la embarcación y de la carga estará facultado para actuar como si ambas fueran de su propiedad, realizar el viaje con un mínimo de retraso y de costos. Con las actuales facilidades en cuanto a los medios para comunicarse, no queda normalmente comprendido dentro de la función del capitán el actuar como agente general en los puertos extranjeros, el tomar las decisiones relativas a la carga y la utilización de la embarcación. Los armadores tienen sus propios agentes en la mayoría de los puertos extranjeros para realizar los negocios relativos a la embarcación, de acuerdo con las instrucciones que ellos mismos ordenen."⁴⁸

Ahora bien, la fuente de la representación del propietario o naviero la constituye el acto del naviero de otorgarle el mando del buque, que se complementa con la aceptación de esa oferta por parte del capitán. Con la asunción del mando empiezan todas las funciones del capitán como

⁴⁷ COLINVAUX, Raoul, *Carver's Carriage by Sea*, 12ª ed., Londres, Stevens & Sons, 1971, v. 1, p. 35 (traducción libre).

⁴⁸ HOPKINS, F.N., *Business and Law for the Shipmaster*, 3ª ed., Gran Bretaña, Brown, Son & Ferguson, LTD, 1974, p. 163 (traducción libre).

comandante del buque, comenzando por la representación, por esto puede decirse que el mandato del armador, en que se apoya dicha representación, se materializa con el nombramiento para asumir el mando del buque.

Mediante este acto de derecho privado en el que se confiere a una persona la situación jurídica del capitán de una embarcación, el contrato entre el naviero y el capitán constituye el elemento necesario de la representación del naviero y la toma del mando del buque, con las consecuencias jurídicas de derecho privado y público que esto implica.

En las relaciones del capitán con terceros, con respecto del buque que tiene a su mando, es de relevante importancia la representación que tiene del naviero. La actividad del capitán en sí misma no es una explotación comercial por cuenta propia, pues su actuación obedece a los intereses del naviero.

Respecto a las consecuencias de esta representación, Antonio Scialoja la clarifica de la siguiente forma: "Como todo representante, el capitán no adquiere la calidad de comerciante en cuanto a los negocios que realiza en interés del armador representado. Ni bastaría observar al respecto que actúa en nombre propio y hasta contrae responsabilidades personales, puesto que ello sucede por disposición expresa de la ley y como consecuencia accesoria de la situación jurídica del capitán, para lograr mejor los fines de la institución. Pero la profesión del capitán, considerada en sí misma, no consiste en una explotación comercial por cuenta propia."⁴⁹

El capitán al actuar dentro de los límites de su representación, obliga con sus actos directamente al naviero, aunque puede obligarse él

⁴⁹ SCIALOJA, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*. op. cit., p. 313.

mismo cuando actúe fuera de esos límites, o bien no obliga al naviero cuando desarrolla la autoridad que le atribuye personalmente la ley, pudiéndose dar incluso el supuesto de que el capitán actúe en contra del mandato otorgado por el naviero cuando cumpla con su papel de autoridad.

En la medida que han avanzado las comunicaciones, la modernización de los buques y el desarrollo de la navegación, la representación del armador por parte del capitán para muchos actos se ha visto disminuida -sobre todo si se compara con la actuación del capitán siglos atrás en que incluso era a la vez dueño de su buque- ya que por medio del agente consignatario de buques, el armador se auxilia de él en cada puerto, dándole instrucciones nuevas en cada escala de la ruta del buque para la realización de determinados actos y gestiones inherentes a la operación marítima, lo que en gran medida viene a relevar la representación que el capitán tiene del naviero.

Al no particularizar nuestra Ley de Navegación los referidos límites de la representación del naviero por parte del capitán, habría que analizar en cada caso específico el acto realizado, y determinar si se obligó o no para un fin propio de la navegación, debiendo entenderse que el capitán actuó dentro de su representación, cuando exista la propia necesidad de dicha representación.

Así tenemos que respecto del naviero, el capitán lleva a cabo actos relacionados con su calidad de representante de éste, y realiza no sólo los normales y ordinarios, sino también aquellos que excepcionalmente debe cumplir cuando las circunstancias extraordinarias así lo exigen, al no poder consultar con dicho naviero.

Por lo que toca a la representación que en materia mercantil realiza el capitán es aplicable la siguiente cita: "El capitán es *el mandatario comercial* del armador, encargado de estipular los contratos y que encuentra en el solo ejercicio de sus funciones poder de representación, que le permite tratar con terceros sin tener un mandato expreso".⁵⁰

El capitán representa al naviero en la firma de los documentos que amparan la entrega de mercancías que acusan recibo del efectivo embarque de las mismas a bordo, o bien mediante la firma del documento denominado "conocimiento de embarque" (Bill of Loading), consistiendo éste en el título representativo de las mercancías que concede al consignatario de la carga el derecho a tomar posesión de las mismas en el lugar del destino, o a disponer de ellos al endosar el conocimiento de embarque y hacer entrega de él a un tercero.⁵¹

Al respecto, el artículo 102, de la Ley de Navegación señala que "el naviero y el que expida el conocimiento de embarque a nombre propio será responsable de las mercancías" desde el momento que se colocan bajo su custodia, hasta el momento de su entrega. En este caso, consideramos que aunque no se dice expresamente en dicha ley (a diferencia de lo que establecía el artículo 168 de la Ley de Navegación y Comercio Marítimos, en el sentido de que "el naviero, por sí o por conducto del capitán del buque, expedirá un conocimiento de embarque"), el capitán de la embarcación podrá también por cuenta del naviero firmar el referido conocimiento de embarque.

Las funciones del capitán como mandatario mercantil se materializan en todos los actos relacionados con el negocio marítimo, es

⁵⁰ RIPERT, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, trad. Pedro G. San Martín. Buenos Aires, TEA, 1954, p. 81.

⁵¹ Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), *El conocimiento de embarque*. Nueva York, 1971.

decir, en los actos relacionados con la carga y los dividendos que debe recibir el naviero por los fletes devengados, ya que en esta situación la actuación del capitán es para proteger directamente los intereses comerciales del naviero.

Los límites de esta representación, quedan claramente expresados en el párrafo que transcribimos a continuación: "El capitán queda privado de su representación legal en el lugar en que el armador pueda actuar personalmente o por medio de sus apoderados, justamente porque la ley atribuye poderes de representación al capitán, en la medida que lo requieran las necesidades del tráfico, y estas necesidades no existen donde se encuentre el armador. Si él requiere que el capitán lo represente también, deberá decirlo expresamente y entonces hay representación voluntaria, conforme a las normas de derecho común, entre las que debe tenerse presente sobre todo la relativa a publicidad del poder."⁵²

La representación se da en diferentes campos, en materia civil es un mandato que se le otorga al capitán para ejecutar por cuenta del mandante (naviero o armador) los actos jurídicos que éste le encarga, como son, contratar a su vez los servicios de un agente consignatario de buques para que los auxilie en la operación y actividades del buque en puerto. Aunque el agente consignatario de buques es a su vez también un mandatario o comisionista mercantil del naviero -como ya se detalló anteriormente-, el capitán estará en un primer término en el orden de preferencia de estos dos mandatos, ya que el capitán forma parte integrante de la empresa naviera y el consignatario es ajeno a la misma, uniéndolo sólo un contrato de mandato, a diferencia del capitán, que lo liga una relación laboral por ser trabajador de la empresa naviera; un contrato de mandato implícito en su función de capitán; una

⁵² SCIALOJA, Antonio, *Sistema del Derecho de la Navegación*, op. cit., p. 316.

representación pública de las diversas autoridades; y una responsabilidad profesional que conllevan sus decisiones respecto de la navegación del buque. Otros actos que realiza el capitán por cuenta de su mandante, serían el contratar los servicios de pilotaje, remolque, amarre, avituallar la embarcación y hacer trabajos de reparación con personal que no forme parte de la tripulación.

En relación a la figura del agente consignatario de buques, el autor Georges Ripert dice lo siguiente: "Antiguamente en la navegación comercial el capitán del buque se encargaba de entregar las mercancías a los destinatarios, y recibir de ellos el flete que no había sido pagado. La permanencia en el puerto de escala era larga y el capitán se dedicaba personalmente a las operaciones comerciales. En la navegación moderna el papel del capitán ha cambiado. Los buques son unidades costosas que exigen una rotación lo más rápida posible. El capitán no puede dedicarse pues a las operaciones comerciales de entrega de la mercancía y cobranza del flete. Elige en los puertos un agente, que será encargado por su cuenta y por cuenta del armador. Este agente recibió el nombre de consignatario y para distinguirlo del consignatario que representa a veces los recibidores de mercancías, se le ha llamado *consignatario del buque o consignatario del casco*".⁵³

Asimismo, el capitán actúa por cuenta del naviero al realizar los contratos relativos al aprovisionamiento y reparaciones del buque; al requisitar y proporcionar todos los documentos exigidos por las diversas autoridades administrativas como sanidad, aduana, migración y capitania de puerto; al asentar en el Diario de Navegación todos los acontecimientos que sucedan y afecten al buque, a la carga y a las personas que se encuentran a bordo, así como al levantar las actas de

⁵³ RIPERT, Georges, *Compendio de Derecho Marítimo*, op. cit., p. 126.

protesta que protejan los intereses del naviero; y al aplicar todas las medidas necesarias para asegurar y conservar la carga del buque en buen estado hasta su llegada al puerto de destino.

Como responsable directo de la seguridad y navegación de la nave el capitán no se puede considerar mandatario del naviero ya que la decisión técnica de seguir una u otra derrota (ruta) para su buque, entrar o no a puerto, o cualquier determinación sobre la navegación y seguridad del buque que deba tomar basada en condiciones técnicas o meteorológicas, le corresponden exclusivamente al propio capitán de la nave, sin que exista injerencia del armador del buque, asemejándose esta situación al contrato de prestación de servicios profesionales, ya que el capitán profesionalmente realiza las funciones inherentes a la ciencia de la navegación.

CAPÍTULO IV

EL CAPITÁN EN EL ÁMBITO DE LOS TRATADOS INTERNACIONALES

Nos toca ahora tratar lo relativo a la actuación del capitán de la marina mercante en el contexto internacional, según la normatividad aplicable tanto al buque, como a la propia función que realiza a bordo el jefe de la embarcación, la cual se encuentra regulada por los tratados internacionales que en esta materia ha suscrito y ratificado nuestro país.

La naturaleza multinacional de la actividad de la navegación y el comercio marítimos se encuentra plenamente reconocida en nuestra legislación nacional, tal como se menciona en la exposición de motivos de la vigente Ley de Navegación, como a continuación se cita: "... dado el carácter internacional de esta actividad, está sujeta a una serie de reglas y acuerdos tomados a nivel de convenciones y tratados internacionales, la mayoría en el seno de la Organización Marítima Internacional, así como las costumbres y usos marítimos"⁵⁴.

Como hemos visto, por ser el capitán representante de las diversas autoridades mexicanas (artículo 24 de la Ley de Navegación), en sus funciones de Derecho Público se encarga a bordo de aplicar la ley según corresponda al acto jurídico que realice o materia de que se trate. Conforme al artículo 4° de la Ley de Navegación, las embarcaciones mexicanas estarán sujetas al cumplimiento de la legislación mexicana, aun cuando se encuentren fuera de las aguas de jurisdicción mexicana,

⁵⁴ iniciativa de la Ley de Navegación, presentada a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos con fecha 22 de noviembre de 1993 (página V).

sin perjuicio de la observancia de la ley extranjera cuando se encuentren en aguas sometidas a otra jurisdicción. Adicionalmente, dicho artículo señala que 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.

De las anteriores reglas establecidas en la Ley de Navegación, queda claro que los buques de bandera mexicana, sin importar el lugar donde físicamente se ubiquen, estarán sujetos a la ley mexicana, y adicionalmente cuando los buques se encuentren bajo la jurisdicción de otro país, también podrá aplicárseles la ley extranjera. De la misma forma, las embarcaciones extranjeras que naveguen en nuestras aguas estarán sujetas a la legislación mexicana.

De lo anterior, evidentemente se desprende que pueden existir conflictos de leyes, al no ser compatible lo que disponga nuestra legislación con lo que a su vez regule la ley extranjera.

Por lo que toca a los tratados internacionales que ha suscrito y ratificado nuestro país, en primer lugar habría que señalar que en un sentido amplio son parte integrante del régimen jurídico mexicano, debido a que de conformidad con la fracción I, del artículo 76, de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, los tratados deberán ser aprobados por el Senado de la República y serán Ley Suprema de toda la Unión cuando estén de acuerdo con la misma, en los términos del artículo 133 de la propia Constitución. En tal sentido, dichos acuerdos internacionales son de observancia obligatoria al igual que lo son nuestras leyes nacionales.

Ahora bien, la legislación mexicana ha establecido un marco general en materia de tratados internacionales mediante la Ley sobre la Celebración de Tratados, la cual fue publicada en el Diario Oficial de la Federación (DOF) el 2 de enero de 1992 y entró en vigor al día siguiente. Esta ley tiene por objeto regular la celebración de los tratados y acuerdos interinstitucionales en el ámbito internacional.

Es importante señalar que la citada ley define lo que se entiende por "tratado" y por "acuerdo interinstitucional". El tratado es "el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre el Gobierno de los Estados Unidos Mexicanos y uno o varios sujetos de Derecho Internacional Público, ya sea que para su aplicación requiera o no la celebración de acuerdos en materias específicas, cualquiera que sea su denominación, mediante el cual los Estados Unidos Mexicanos asumen compromisos". Conforme a dicha definición, bajo el término genérico de "tratado" se comprende cualquier compromiso adquirido por el Estado mexicano en el ámbito internacional, que haya sido aprobado por el Senado de la República, sin importar la denominación que se le haya dado, entre las cuales podría estar, por ejemplo, la de "convenio" o "acuerdo". Por lo anterior, los conceptos de tratado, convenio, convención o acuerdo, entre otros, pueden utilizarse como sinónimos -y así lo hacemos en el presente trabajo- siempre y cuando reúnan las características antes señaladas que establece la Ley sobre la Celebración de Tratados.

Por "acuerdo interinstitucional" se entiende "el convenio regido por el derecho internacional público, celebrado por escrito entre cualquier dependencia u organismo descentralizado de la Administración Pública Federal, Estatal o Municipal y uno o varios órganos gubernamentales extranjeros u organizaciones internacionales, cualquiera que sea su denominación, sea que derive o no de un tratado previamente

aprobado". Como se podrá apreciar, este tipo de acuerdos sólo obligan a la propia dependencia u organismo de la administración pública que lo haya suscrito.

Respecto de las definiciones antes citadas conviene hacer mención de lo que el internacionalista César Sepúlveda ha dicho: "Los tratados son por excelencia la manifestación más objetiva de la vida de relación de los miembros de la comunidad internacional. Pueden definirse, en sentido amplio, como los acuerdos entre dos o más Estados soberanos para crear, para modificar o para extinguir una relación jurídica entre ellos.

Los tratados han recibido nombres muy diversos, y ello ha contribuido a crear algo de confusión en torno a estos instrumentos internacionales, pero una explicación de cada uno de estos nombres revela que su *substratum* es un acuerdo internacional de voluntades. Han sido designados convenciones, acuerdos, convenios, pactos, arreglos, compromisos, declaraciones, concordatos, *modi vivendi*, etc., pero ello no tiene significación jurídica."⁵⁵

Una vez precisado el marco jurídico general aplicable a los asuntos internacionales, habría que señalar que el buque como objeto determinado, se encuentra sujeto a un régimen jurídico en cualquier lugar o situación en donde se localice, ya sea que esté fondeado, atracado o navegando en aguas pertenecientes a un Estado, o en alta mar, es decir, en aguas internacionales. Cada país cuenta con su propio sistema jurídico, el cual lo aplica en el ámbito de vigencia espacial que le corresponde, circunscribiéndose en principio a su territorio por estar sujeto a la soberanía del propio Estado. Este principio de carácter

⁵⁵ SEPÚLVEDA, César, *Derecho Internacional*. 18ª ed., México, Editorial Porrúa, 1997, p. 124.

territorial tiene dos excepciones, la primera consiste en que las leyes de un país pueden aplicarse, según proceda, aún fuera del territorio de éste, y la segunda, aplicable también en determinados casos, consiste en que las leyes extranjeras pueden aplicarse dentro del territorio de ese Estado.

El internacionalismo propio de la actividad de los buques mercantes y sus efectos jurídicos en cuanto a las leyes y tribunales aplicables queda claramente resumido conforme a la siguiente cita del autor argentino José Domingo Ray: "Al desplazarse el buque de una a otra jurisdicción y relacionarse personas vinculadas a ordenamientos jurídicos distintos, se plantea la posibilidad de que una misma relación jurídica pueda ser regulada por leyes distintas y juzgada por tribunales de países diferentes, o sea, que el mismo problema puede no ser resuelto igual, según cual sea la ley aplicable o el tribunal que deba intervenir en el caso. En otras palabras, que el internacionalismo del derecho de la navegación como presupuesto y su consecuencia, los frecuentes conflictos de leyes y de jurisdicciones, reclaman soluciones para tratar de superarlos.

Una vez que se ha producido el conflicto de leyes o de jurisdicciones, es decir, que determinada institución o relación jurídica puede caer bajo el imperio de más de una ley o más de un tribunal, es necesario decidir cuál será la norma jurídica a aplicarse o el tribunal que debe entender de acuerdo con la naturaleza de dicha institución o la relación de que se trate".⁵⁶

El régimen jurídico a que está sujeto el buque como bien mueble, es decir, como una unidad regida por un determinado sistema legal,

⁵⁶ RAY, José Domingo, Derecho de la Navegación, Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1992, pp. 201 y 202.

cuando la embarcación se encuentra en otras aguas que no sean de jurisdicción del Estado al que pertenece la bandera del buque, puede ser en determinado momento distinto del otro régimen jurídico que regule los actos que se realicen al interior de la embarcación, siendo en este último caso el del país al que pertenezca la embarcación. A la luz de lo antes expresado tenemos dos situaciones, la primera relativa al régimen jurídico al que se encuentra vinculado el buque como universalidad, como objeto o como bien determinado, y la segunda situación se refiere al régimen jurídico que aplica en el interior de la embarcación. En este segundo supuesto es donde puede surgir mayormente un conflicto de leyes, ya que en principio el buque se encuentra sujeto a las leyes del país donde se ubique físicamente, sin embargo, los actos jurídicos que se susciten a bordo (es decir, en el interior del buque) se regirán por la legislación del país al que pertenezca el buque. En cambio, en alta mar no existe soberanía territorial de un Estado en particular, por lo que los buques que naveguen por dicho espacio se encuentran sometidos a la jurisdicción exclusiva del Estado cuyo pabellón enarbolan.

La "CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL DERECHO DEL MAR" (CONFEMAR), publicada en el DOF el 1° de junio de 1983, en su artículo 92-1, establece que los buques navegarán bajo la bandera de un solo Estado y, salvo los casos excepcionales previstos en los tratados internacionales o en dicha convención "estarán sometidos, en alta mar, a la jurisdicción exclusiva de dicho Estado". Conforme a lo anterior -además de otras disposiciones jurídicas existentes en nuestra legislación nacional- es que resulta aplicable la legislación mexicana a los actos jurídicos que tengan lugar a bordo de los buques de pabellón nacional.

Al respecto, resulta ilustrativa la siguiente cita: "Gracias a la nacionalidad puede imperar el orden ya que, al implicar la sumisión de

cada buque a un Estado determinado, se encuentra sometido a un control por parte del mismo. En tales circunstancias, los buques están sujetos a cierta disciplina que se establece en las leyes y reglamentos del Estado de su pabellón. Por consiguiente, la libertad de navegación no se refiere a cualquier buque, sino sólo a aquéllos que tienen una nacionalidad. De ahí que los abusos que pueda entrañar el principio de libertad de los mares se encuentran limitados si no se permite el uso de ellos más que a los navíos que puedan justificar una nacionalidad".⁵⁷

Como ya lo hemos anticipado, la actividad marítima se desarrolla en un medio eminentemente multinacional, lo que ha originado la proliferación de regulaciones de carácter internacional, de ahí la importancia que tiene para el capitán de un buque conocer y aplicar dichas reglas, pues la mayoría de ellas son de observancia obligatoria en un gran número de países que las han adoptado.

Tradicionalmente ha existido el interés de la comunidad marítima mundial por crear cuerpos normativos tendientes a regular los más diversos aspectos de esta actividad. Dentro de este contexto, los convenios internacionales han sido los instrumentos utilizados para atender las diversas necesidades que se han venido presentando. La creciente internacionalización del transporte por mar demuestra por sí misma, la importancia que han ido adquiriendo estos acuerdos en el ámbito universal.

México no ha sido ajeno a este proceso histórico y ha participado en la adopción de múltiples tratados internacionales, evitando con ello quedar aislado del contexto internacional.

⁵⁷ GIDEL, Gilbert, *Le Droit International Public de la Mer*, Paris, 1932, t. I, p. 342. OPPENHEIM, L., *Internacional Law*, 8ª ed., London, 1963, t. I, p. 595, citados por: SOBARZO, Alejandro, *Régimen Jurídico del Altamar*, México, Editorial Porrúa, 1985, p. 321.

Dicho sea de paso, nuestro país ha suscrito la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados, de 1969 (publicada en el DOF el 14 de febrero de 1975), así como la Convención de Viena sobre el Derecho de los Tratados entre Estados y Organizaciones Internacionales o entre Organizaciones Internacionales, de 1986 (publicado en el DOF el 28 de abril de 1988), instrumentos por medio de los cuales se uniforma la interpretación, criterios de aplicación y seguimiento de las normas contenidas en los tratados internacionales. La aplicación de una u otra de las convenciones antes señaladas, será en atención a los sujetos de derecho que intervengan en la suscripción de los propios convenios, es decir, dependiendo si se trata de Estados o de organismos internacionales.

En tal sentido, existe un gran número de acuerdos internacionales que en el ámbito marítimo han sido suscritos por nuestro país. De toda esta gama de tratados internacionales, a continuación seleccionamos los que tienen una mayor relación con la actuación del capitán de la marina mercante, de manera que los hemos agrupado en las siguientes materias:

- Seguridad Marítima
- Contaminación Marítima
- Derecho del Mar
- Comercio Marítimo
- Responsabilidad Civil en Materia Marítima
- Normatividad Laboral de la Gente de Mar
- Reparto de Cargas

- Facilitación del Tráfico Marítimo
- Transporte Multimodal
- Sanidad Marítima

Como anexo 2 de este trabajo, se presenta un cuadro con los principales tratados internacionales que de alguna manera inciden en la esfera jurídica de la actuación del capitán de la marina mercante, los cuales han sido suscritos y ratificados por nuestro país y en términos generales se encuentran vigentes (esto último debido a que en algunos casos aún no han entrado en vigor, o bien, han dejado de tener vigencia por haberse sustituido por otro convenio relativo al mismo tema, aunque para los países que no han adoptado el nuevo convenio, continúa rigiendo el anterior.)

En la aplicación de todos estos diferentes tipos de convenios internacionales de alguna manera participan los capitanes de las embarcaciones, ya sea en la ejecución directa de las disposiciones que en ellos se contienen, o bien como responsables del buque, dado que la condición y operación de la embarcación finalmente se encontrará regida por dichos ordenamientos.

1. SEGURIDAD MARÍTIMA

Por seguridad marítima entendemos el conjunto de medidas para prevenir y eliminar los riesgos y contingencias a que están expuestas las embarcaciones, y una vez que surgen éstas, dichas acciones se encaminan a reducir los probables daños y a salvaguardar la seguridad de la vida humana en el mar. Para hablar sobre este importante tema, necesariamente tendremos que remitirnos a la Organización Marítima

Internacional (OMI)⁵⁸, organismo de las Naciones Unidas especializado en asuntos marítimos.

1.1 Creación de la Organización Marítima Internacional

Este organismo nace mediante la "CONVENCIÓN RELATIVA A LA ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERGUBERNAMENTAL", 1948 (OCMI/48), que fue publicada en el DOF el 8 de agosto de 1970, donde se incluyen ya algunas de las enmiendas que tuvo la versión inicial de este convenio durante su evolución a lo que hoy en día conocemos como la "Organización Marítima Internacional". Las actividades de este organismo se refieren por completo a la esfera marítima, pues consisten en normar, bajo los más altos niveles, los diversos aspectos del transporte por mar relacionados con la seguridad y eficiencia de la navegación comercial, así como la prevención de la contaminación del mar por los buques. Para tal efecto, se han adoptado en su seno múltiples instrumentos jurídicos internacionales como convenios, códigos y resoluciones, por medio de los cuales se establecen reglas que coadyuvan al logro de su objetivo a nivel mundial.

El trabajo de esta organización eminentemente técnica es llevado a cabo en su mayor parte por los denominados "Comités" que la integran, a saber, de Seguridad Marítima; de Protección del Medio Marino; Jurídico; de Cooperación Técnica, y de Facilitación del Tráfico Marítimo.

⁵⁸ Hasta el 22 de mayo de 1982, la OMI se denominó "Organización Consultiva Marítima Intergubernamental" (OCMI/IMCO), fecha en que entró en vigor la Resolución A 358 (IX) adoptada por la Asamblea de la OCMI, el 14 de noviembre de 1975.

1.2 Seguridad de la vida humana en el mar

El instrumento jurídico a nivel internacional más importante en materia de seguridad marítima es el "CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR" (SOLAS), el cual ha evolucionado en diferentes versiones, como son: SOLAS 1948, SOLAS 1960, y el vigente SOLAS 1974. Este último fue publicado en el DOF el 9 de mayo de 1977 y cuenta con distintas enmiendas como se aprecia en el anexo 2, además de su Protocolo de 1988, que se publicó en el DOF el 6 de febrero de 1995.

El SOLAS abarca una amplia gama de medidas encaminadas a mejorar la seguridad del transporte marítimo, de manera que regula lo relativo a la construcción, características, materiales utilizados, operación y mantenimiento de las embarcaciones tales como cuestiones relativas a: compartimentos y estabilidad; instalaciones de máquinas e instalaciones eléctricas; prevención, detección y extinción de incendios; dispositivos y medios de salvamento; instalaciones y servicios de radiotelegrafía y radiotelefonía; seguridad de la navegación; transporte de grano; transporte de mercancías peligrosas, e incluso lo relativo a las especificaciones de buques de propulsión nuclear.

En los rubros antes anotados y, en general en la mayoría de las disposiciones sobre seguridad marítima, se encuentra relacionada la actividad del capitán, ya que como representante de la autoridad marítima puede, entre otras acciones, investigar los siniestros marítimos que ocurran a bordo, velar por la seguridad del buque, y asignar a cada miembro de la tripulación obligaciones especiales en caso de emergencia. De ahí la importancia en el conocimiento y aplicación de estas disposiciones de carácter internacional.

1.3 Líneas de carga

Otro tratado internacional de importancia en el ámbito de la seguridad marítima lo constituye el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LÍNEAS DE CARGA" (LL/66), publicado en el DOF el 24 de octubre de 1970, así como su Protocolo de 1988 (publicado en el DOF el 6 de febrero de 1995). Mediante este convenio, a efecto de no sobrecargar la embarcación, se establecen los límites hasta donde puede llegar la línea de flotación del buque, según la zona geográfica y la época del año en donde navegue. De esta forma, el convenio señala las reglas técnicas para determinar el francobordo mínimo (o en otras palabras, calado máximo de la embarcación) que se le permite a un buque en plena carga para la realización de viajes internacionales.

De esta forma, las marcas relativas a las líneas de carga que se indican en los costados del buque, consisten en señalamientos hasta donde se puede sumergir la embarcación conforme a las especificaciones establecidas en el propio convenio.

1.4 Prevención de abordajes

Teniendo en cuenta que los abordajes han figurado entre las causas más frecuentes de accidentes en el mar, la comunidad internacional en 1972 adoptó el "CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES", 1972 (COLREG/72), (publicado en el DOF el 26 de mayo de 1976), el cual establece las reglas fundamentales de navegación en cuanto al rumbo y gobierno que deben seguir los buques para maniobrar cuando en su ruta coincidan otras embarcaciones y de esta manera se eviten colisiones entre ellos.

Dicho convenio regula también aspectos como: luces y marcas; señales luminosas y forma de conducir los buques en condiciones de visibilidad reducida; reglas de rumbo y gobierno, y señales acústicas cuando los buques se encuentren a la vista uno del otro. Prescribe en forma global los procedimientos de maniobra y las medidas que han de tomarse para evitar abordajes, teniendo en cuenta la necesidad de evitar el entorpecimiento de la navegación de los buques cuya capacidad de maniobra esté restringida por razón de su calado.

Es importante destacar que el artículo 112 de la Ley de Navegación señala expresamente que los "casos de abordaje se delimitarán de acuerdo con la Convención para la Unificación de Determinadas Reglas en Materia de Abordaje...". Dicha convención fue adoptada en Bruselas, Bélgica, en 1910, y nuestro país forma parte de ella, conforme a la correspondiente publicación realizada en el DOF del 2 de marzo de 1929. Ahora bien, al respecto conviene precisar que la Ley de Navegación remite a la citada convención, debido a que esta última es el instrumento internacional mediante el cual se regulan las reglas aplicables cuando ya sucedieron los abordajes o colisiones de los buques, a diferencia de que el COLREG/72 se refiere primordialmente a las medidas que deben tomarse para la prevención de los abordajes, es decir, ambos instrumentos regulan momentos diferentes en cuanto a los referidos siniestros.

1.5 Formación de la gente de mar

La seguridad marítima en gran medida depende más de la capacitación y experiencia de las tripulaciones, que de los buques mismos y su instrumental. Por esta razón, la comunidad marítima mundial ha atribuido gran importancia a la formación y actualización de los tripulantes de los buques al elaborar el "CONVENIO

INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR", 1978 (STCW/78), (publicado en el DOF el 13 de abril de 1982), el cual se refiere a la capacidad técnica o profesional con que deben contar los tripulantes de la marina mercante.

Mediante este convenio, por primera vez se establecieron, con aceptación internacional, normas mínimas aplicables a las tripulaciones de los buques. Además, se destaca la importancia vital que tiene la capacitación de la gente de mar, dado que el convenio tiene como objetivo primordial la seguridad de la vida humana en el mar y la prevención de la contaminación marina, al establecer en sus disposiciones los requisitos mínimos aplicables para la titulación de capitanes y oficiales que presten sus servicios a bordo de los buques, así como los conocimientos básicos que procede exigir para tal efecto. Adicionalmente, el convenio señala los procedimientos que deben observarse en la realización de las guardias durante la navegación o en las operaciones en puerto, así como la normatividad acerca de la capacitación requerida por la tripulación en dichas labores.

Este importante tratado internacional, recientemente ha sido actualizado mediante las enmiendas de 1995, publicadas en el DOF el 9 de noviembre de 1998. El objeto de dichas enmiendas obedeció a perfeccionar los temas que adolecía el convenio original, entre las que destacan: el establecimiento de un nuevo modelo de título y de refrendo internacional; la implantación de un sistema global de formación, basado en el cumplimiento de normas de calidad y de competencia; el establecimiento de normas sobre responsabilidades de las compañías navieras, así como el establecimiento de nuevas normas sobre realización de guardias de la gente de mar.

Conviene añadir que la Ley de Navegación en sus artículos 23 y 29 remite al presente convenio en cuanto a los requisitos que deben cubrir las distintas categorías que integren la tripulación de un buque, así como en lo relativo a la expedición de títulos profesionales, libretas de mar y demás documentos en la materia.

Todas estas regulaciones deben conocerse y supervisarse por el capitán de la nave. En tal sentido, el capitán del buque debe presentar para el despacho de la embarcación, los documentos que acrediten la capacitación y conocimientos requeridos por los tripulantes para los diferentes cargos que se desempeñen a bordo, tales como títulos, libretas de mar, certificados de competencia y certificados de aptitud.

1.6 Búsqueda y salvamento marítimos

Para el rescate de embarcaciones o personas en peligro existe el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS", 1979, el cual fue publicado en el DOF el 20 de junio de 1986. Como su nombre lo indica, este convenio tiene por objeto regular lo relativo a las operaciones de búsqueda y salvamento motivadas por accidentes ocurridos en el mar, de manera que existan medidas de coordinación en la comunidad internacional para el salvamento de personas y buques que se hallen en peligro. Aun cuando muchos países cuentan con sus propios planes para hacer frente a tales emergencias, este es el primer acuerdo en que se tomaron procedimientos de validez internacional.

Por otra parte, también existe el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO", 1989, que fue publicado en el DOF el 6 de marzo de 1992. El presente convenio tiene como objetivo primordial el establecer las obligaciones del salvador, propietario y

capitán de la embarcación que realice operaciones de salvamento, así como los beneficios que se obtengan por realizar dichas operaciones. Conviene precisar que el ámbito de aplicación de este convenio es limitado, ya que conforme a su artículo 2, el convenio sólo será aplicable siempre que en un Estado parte se inicien procedimientos judiciales o arbitrales relativos a las cuestiones que son objeto del convenio.

En tal sentido, la diferencia primordial entre el convenio de búsqueda y salvamento de 1979, y el de salvamento de 1989, radica en que el primero se refiere a la coordinación para realizar la búsqueda y salvamento de las personas y los buques, mientras que el segundo regula los derechos de las partes que participan en dichas operaciones de salvamento.

Al respecto, el artículo 125 de la Ley de Navegación establece que toda operación de salvamento y las responsabilidades y derechos de las partes, se registrarán por el Convenio Internacional sobre Salvamento Marítimo.

1.7 Arqueo de buques

El sistema que se sigue para obtener el arqueo de un buque, es decir, el volumen de todos sus espacios cerrados⁵⁹, se regula mediante el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES", 1969 (TONNAGE/69), el cual se publicó en el DOF el 6 de octubre de 1972.

⁵⁹ El arqueo de una embarcación se expresa en toneladas (o unidades de arqueo, según se utiliza en el artículo 9° de la Ley de Navegación), entendiéndose por tonelada de arqueo el volumen ocupado por 100 pies cúbicos en el sistema métrico decimal, lo cual equivale a 2.83 metros cúbicos.

El arqueo de las embarcaciones ha sido uno de los temas que ha tenido más implicaciones económicas en la navegación marítima, debido a que con base en el referido arqueo es que se calcula el pago de los derechos portuarios. Aunque la determinación de los volúmenes o espacios con que cuenta una embarcación no constituye directamente una cuestión relacionada con la seguridad marítima, ya que en realidad se refiere a la dimensión o tamaño de la embarcación, el convenio que nos ocupa lo podemos clasificar dentro de los relativos a la seguridad marítima, dado que se trata de un ordenamiento eminentemente técnico semejante a los de dicha materia, además de que el tema del arqueo se relaciona con el convenio sobre líneas de carga anteriormente comentado, el cual sí se refiere directamente a la seguridad marítima.

El convenio distingue entre arqueo bruto y arqueo neto. El arqueo bruto se determina mediante una fórmula en función del volumen de todos los espacios cerrados del buque; por su parte, el arqueo neto corresponde al volumen de los espacios del buque destinados a la carga. La relevancia de este tratado se debe a que ofrece un sistema unificado para el arqueo de buques, a la vez que simplifica considerablemente los cálculos para la obtención del mismo con relación a otros métodos anteriores.

1.8 Actos ilícitos contra la seguridad de la navegación marítima

Debido a la necesidad de adecuar y hacer congruentes las disposiciones de la vigente Ley de Navegación (expedida en 1994) con una serie de instrumentos internacionales a los que ella remite en forma expresa -y que cuando hacemos referencia a ellos en el presente trabajo así lo señalamos- fue necesario que nuestro país suscribiera y ratificara una serie de convenios internacionales.

Uno de estos instrumentos es precisamente el "CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA", así como el "PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL", publicados ambos en el DOF el 9 de agosto de 1994. Mediante este convenio, los Estados parte se obligan a establecer penas adecuadas, en las que se tenga en cuenta la naturaleza grave, para una serie de delitos previstos en el propio convenio que están relacionados con la seguridad de la navegación, como por ejemplo: el apoderamiento de un buque mediante violencia; la destrucción de un buque o su carga; colocar artefactos que puedan destruir o causar daños al buque o a su carga; destruir las instalaciones y servicios de la navegación, y difundir información a sabiendas que es falsa, poniendo así en peligro la navegación de un buque.

Adicionalmente, se dispone también que el capitán de un buque de un Estado parte (el "Estado del pabellón"), podrá entregar a las autoridades de cualquier otro Estado parte (el "Estado receptor"), a cualquier persona respecto a las que tenga razones fundadas para creer que ha cometido alguno de los delitos enunciados en el propio convenio. En tal sentido, el Estado del pabellón se asegurará de que el capitán de un buque de su pabellón, tenga la obligación de comunicar a las autoridades del Estado receptor su propósito de entregar a esa persona y las razones para ello.

2. CONTAMINACIÓN MARÍTIMA

2.1 Prevención de la contaminación por buques

El "CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA POLUCIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS", 1954 (OILPOL/54), publicada en el DOF el 20 de julio de 1956, fue el primer consenso de relevancia en el ámbito internacional para prevenir la contaminación de las aguas del mar por hidrocarburos. Sin embargo, en los años siguientes la amenaza de la contaminación creció grandemente, por lo que este problema siguió cobrando importancia. El objetivo principal del referido convenio consistió en la protección de las aguas del mar contra la contaminación de hidrocarburos, estipulándose en sus disposiciones ciertas "zonas prohibidas" -que se extendían hasta 50 millas por lo menos de la tierra más próxima- dentro de las cuales se prohibía la descarga de hidrocarburos o de mezclas oleosas. Se establecía la exigencia de que los buques que utilizaran combustible líquido y los buques tanque, llevaran un libro de registro de hidrocarburos donde se asentara la carga, descarga, trasiego, lastrado, limpieza y evacuación de residuos, aguas, combustibles y lubricantes, que se realizaran en el buque.

A su vez, el OILPOL/54 fue reemplazado por el "CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES", 1973 (MARPOL/73), el cual se publicó en el DOF el 8 de julio de 1992, y cuenta con su Protocolo de 1978 (publicado en el DOF el 7 de julio de 1992).

El MARPOL/73 regula los aspectos de la contaminación por los buques y otros artefactos que operan en el medio marino, sin limitar su aplicación a la contaminación causada por hidrocarburos. Para tener

claro el objeto y alcance de este convenio, hay que hacer referencia al concepto "descarga" -el cual se define en el propio convenio y es precisamente lo que busca prevenir- entendiendo por ello cualquier derrame procedente de un buque por cualquier causa, comprendiendo todo tipo de escape, evacuación, rebose, fuga, achique, emisión o vaciamiento. Es decir, bajo este concepto se incluyen todas aquellas evacuaciones en el mar de desechos y otras materias que sean propias a las operaciones normales de los buques, aeronaves, y plataformas, con excepción de aquellos desechos y otras materias transportados con el propósito de eliminarlos de manera deliberada, pues para estos supuestos aplica el convenio DUMPING/72, como más adelante se detalla.

Igualmente, el convenio se refiere a todos los aspectos de la contaminación por los buques sin importar el tipo de que se trate (es decir, no es de aplicación exclusiva a los buques petroleros). No obstante, busca reducir considerablemente la cantidad de hidrocarburos que pueden eliminar los buques en el mar y prohíbe, por ejemplo, que se efectúen descargas en ciertas zonas geográficas como el Mar Negro, el Mar Rojo y otras regiones. También impone determinados procedimientos para la operación del buque, como por ejemplo la utilización de tanques de lastre segregado (es decir, independientes de los tanques utilizados para la carga del buque) y la descarga de los residuos de la limpieza de tanques de la embarcación en instalaciones portuarias de recepción especialmente diseñadas.

El MARPOL/73 cuenta con su Protocolo de 1978 (publicado en el DOF el 7 de julio de 1992), mediante el cual se incorporan al convenio nuevos requisitos tendientes a optimizar las normas relativas al equipo que debe ser instalado a bordo de los buques cisterna, a efecto de prevenir posibles contaminaciones que puedan originarse tanto de un

accidente, como de la limpieza de los tanques donde se transporten las sustancias especificadas en el multicitado MARPOL/73. Es importante señalar que este Protocolo incorpora a su texto las reglas contenidas en el propio convenio MARPOL/73, de manera que ambos instrumentos se han convertido en un solo convenio para todo procedimiento, así como para su ratificación y aplicación.⁶⁰

Conforme a lo que señala expresamente el artículo 66 de la Ley de Navegación, las obligaciones y prohibiciones establecidas en el MARPOL/73 (incluyendo su Protocolo y las enmiendas de este último), corresponde hacerlas cumplir a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes.

2.2 Intervención por contaminación de hidrocarburos

A raíz del naufragio del buque "Torrey Canyon" en 1967, nuevamente la comunidad internacional se alertó con respecto a los graves peligros que entrañaba el transporte de hidrocarburos para el medio marino.⁶¹ En tal sentido, uno de los nuevos convenios resultado de dicho desastre fue el "CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS", 1969 (INTERVENTIONS/69), publicado en el DOF el 25 de mayo de 1976, el cual establece un novedoso régimen por medio del que se reconoce la necesidad de permitir cierto grado de intervención en alta mar por parte del Estado ribereño en casos de extrema gravedad, señalando

⁶⁰ *México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional*. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, SCT, México, 1982, t. I, p. 463.

⁶¹ *Idem*, p. 227.

claramente sus límites y las condiciones y procedimientos bajo los cuales podría ejercerse tal derecho de intervención.

En este sentido, el convenio permite que el Estado ribereño pueda tomar en alta mar las medidas necesarias para prevenir, disminuir o eliminar todo peligro contra su litoral o intereses relacionados debido a la contaminación o amenaza de contaminación resultante de un accidente marítimo. No obstante, el Estado ribereño sólo puede ejercer ese derecho si ello es necesario y las medidas que tome guardan proporción con la contaminación o riesgo de que se produzca y antes ha consultado con los interesados, figurando entre ellos, el Estado o Estados del pabellón del buque o buques afectados, los dueños de los buques y de la carga y, cuando lo permitan las circunstancias, expertos independientes nombrados para tal fin. El Estado ribereño cuyas medidas rebasen las permitidas por el convenio tiene la responsabilidad de indemnizar por cualquier perjuicio que llegue a causar con tales medidas. También establece disposiciones para la solución de controversias por medio de la conciliación o el arbitraje.

A su vez dicho convenio cuenta con el "PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN DEL MAR POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS", 1973 (PROT/73;INTERVENTION/69), (publicado en el DOF el 19 de mayo de 1980) el cual complementa las disposiciones contenidas en el convenio, pues mediante el citado Protocolo, la aplicación del referido convenio se amplía a otras sustancias distintas del petróleo, como por ejemplo, los productos químicos, cuyo derrame podría constituir una grave amenaza para el medio marino.

2.3 Contaminación por vertimiento de desechos

El "CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS", 1972 (DUMPING/72), que fue publicado en el DOF el 16 de julio de 1975, prescribe las normas que se deberán de observar durante el vertimiento deliberado de desechos y otras materias que pudieran constituir un peligro para la salud humana, dañar los recursos biológicos y la vida marina; asimismo, señala las sustancias que son objeto de la aplicación del convenio, las que de acuerdo a su peligrosidad no deben ser vertidas al mar o requieren de un permiso para tal efecto.

A efecto de evitar alguna posible confusión en cuanto al objeto y contenido del convenio DUMPING/72 en relación con el MARPOL/73, conviene precisar lo siguiente. En el caso del MARPOL/73 lo identifica la definición del término "descarga" -como ya se vio anteriormente- y para clarificar el alcance del DUMPING/72 conviene tener presente lo que conforme al propio convenio se entiende por "vertimiento", a saber: toda evacuación deliberada en el mar de desechos y otras materias, efectuada desde buques, aeronaves, plataformas u otras construcciones en el mar, así como todo hundimiento deliberado en el mar de buques, aeronaves, plataformas y otras construcciones en el mar. En síntesis, el DUMPING/72 se refiere primordialmente a vertimientos deliberados.

Es por ello que el cumplimiento de este convenio, en las aguas de jurisdicción mexicana, por lo que toca a vertimientos deliberados y las medidas preventivas que se adopten conforme al mismo, le corresponde -en este caso sí- a la Secretaría de Marina, tal como expresamente se señala en el párrafo final del artículo 66 de la Ley de Navegación.

2.4 Preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos

Entre los tratados internacionales más recientes en materia de contaminación marítima se encuentra el "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS", 1990, el cual fue publicado en el DOF 6 de febrero de 1995.

El objetivo primordial de este convenio consiste en que las autoridades y las empresas a cargo de puertos marítimos cuenten con planes de emergencia para hacer frente con prontitud y de manera eficaz a los sucesos de contaminación por hidrocarburos; al igual que prevé la existencia de sistemas nacionales y regionales de preparación y lucha contra la contaminación por hidrocarburos, para lo cual todo buque deberá llevar a bordo un plan de emergencia. Dentro de las obligaciones específicas que se exige a los capitanes de los buques se encuentra la de notificar sin demora todo evento ocurrido en sus buques o bien observado en el mar, que haya producido o sea probable que produzca una descarga de hidrocarburos.

Al respecto conviene señalar que apenas el pasado 8 de febrero de 1999 el titular de la Secretaría de Marina publicó en el DOF la Versión Abreviada del Plan Nacional de Contingencia para Combatir y Controlar Derrames de Hidrocarburos y otras Substancias Nocivas en el Mar (el cual abrogó a su similar publicado en el DOF el 8 de diciembre de 1981). El referido "plan" es resultado de lo previsto en el correspondiente Acuerdo Presidencial que para tal efecto se publicó en el DOF el 15 de abril de 1981, el cual tuvo como fundamento legal ciertas leyes existentes en su momento en materia sanitaria y de prevención y control de la contaminación ambiental, e incluso en los

considerandos del referido Acuerdo, se hacia mención al Acuerdo de Cooperación sobre la contaminación del medio marino por derrames de hidrocarburos y otras sustancias nocivas, que se había suscrito con los Estado Unidos de Norte América.

Conforme a lo anterior, el denominado plan, si bien coincide con uno de los objetivos previstos en el convenio referido en el presente apartado, en realidad surge de otros instrumentos jurídicos ya existentes con anterioridad.

3. DERECHO DEL MAR

El tráfico marítimo por su propia naturaleza se desarrolla dentro del ámbito internacional y por lo tanto está sujeto a toda una serie de tratados multilaterales que se han propuesto y aprobado en el seno de la Organización de las Naciones Unidas.

Asimismo, el constante avance tecnológico, la aparición de nuevos tipos de embarcaciones y en general el incremento del transporte marítimo internacional, ha planteado la necesidad de estructurar reglas que normen el comportamiento de esta actividad a nivel mundial.

En este contexto, nuestro país participó y firmó la "CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR" (CONFEMAR), que se le conoce como la Tercera CONFEMAR (publicada en el DOF el 1° de junio de 1983), la cual vino a sustituir y complementar a las cuatro Convenciones de Ginebra sobre Derecho del Mar -suscritas en 1958- que tradicionalmente habían existido hasta entonces, a saber: 1) sobre el mar territorial y la zona contigua; 2) sobre

la alta mar; 3) sobre pesca y conservación de los recursos vivos de la alta mar; y, 4) sobre la plataforma continental.⁶²

Podemos afirmar que la referida CONFEMAR tiene una significativa relevancia en el sistema jurídico mexicano, ya que al estar inmerso nuestro comercio marítimo en el entorno internacional, dicha convención establece las normas y criterios de actuación aplicables tanto a los buques extranjeros que se encuentren o crucen nuestros mares, así como a los buques de bandera mexicana que se adentran en alta mar o en aguas de jurisdicción de otros Estados. La convención define y regula conceptos propios del Derecho del Mar, como por ejemplo: mar territorial y zona contigua; paso inocente; zona económica exclusiva; plataforma continental, y alta mar; además de otras cuestiones como lo relativo a la conservación y administración de los recursos vivos en alta mar; el aprovechamiento de los recursos; la protección y preservación del medio marino, y la investigación científica marina, entre otros muchos temas.

Pasando al tema que nos ocupa, que es el relativo al desempeño de la actuación del capitán conforme a las disposiciones aplicables de la citada convención, podemos hacer mención a los artículos 17, 18 y 19.

El primero de ellos señala que todos los Estados, sean ribereños o sin litoral, gozan del derecho de paso inocente a través del mar territorial; los otros dos artículos definen lo que es "paso" y en qué consiste el "paso inocente", entendiéndose por este último, el tránsito de una nave por el mar territorial mientras no sea perjudicial para la paz, el buen orden o la seguridad del Estado ribereño. Dicho concepto es de interés para el capitán de todo buque mercante, pues para que no

⁶² VARGAS SILVA, Jorge A., *Terminología sobre Derecho del Mar*. México, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979, p. 75.

cambie la naturaleza de realizar un paso inocente, en su navegación tendrá que abstenerse de ejecutar alguno de los siguientes actos, consistentes en: el embarco o desembarco de cualquier producto, moneda o persona en contravención de las leyes y reglamentos aduaneros, fiscales, migratorios o sanitarios del Estado ribereño; cualquier acto de contaminación internacional grave que sea contrario a la referida convención; cualquier actividad de pesca, así como, cualesquiera otras actividades que no estén directamente relacionadas con el referido paso inocente de la embarcación.

El artículo 27 -que se refiere a la jurisdicción penal a bordo de un buque extranjero- dispone que el Estado ribereño sólo podrá ejercer su jurisdicción penal a bordo de buques extranjeros cuando: a) se haya cometido un delito que tenga consecuencias en el estado ribereño; b) el delito sea de tal naturaleza que pueda perturbar la paz del país o el buen orden del mar territorial; c) el capitán del buque o un agente diplomático o funcionario consular del Estado del pabellón hayan solicitado la asistencia de las autoridades locales; o, d) tales medidas sean necesarias para la represión del tráfico ilícito de estupefacientes o de sustancias sicotrópicas. En función de lo dispuesto en este artículo, el capitán de todo buque mercante tendrá los elementos para determinar si algún miembro de la tripulación debe estar o no sujeto a la jurisdicción penal de otro Estado y, al mismo tiempo, tendrá una guía para defender los derechos de él mismo y de la tripulación en un determinado momento.

Asimismo, el artículo 97 de esta convención determina que en caso de abordaje, o cualquier otro incidente de navegación ocurrido a un buque en alta mar que implique una responsabilidad penal o disciplinaria para el capitán o para cualquier otro tripulante, sólo podrán iniciarse procedimientos penales o disciplinarios contra tales

personas ante las autoridades del Estado del pabellón, o ante las del Estado de que dichas personas sean nacionales. En materia disciplinaria -sigue diciendo dicho artículo- sólo el Estado que haya expedido un certificado de capitán, un certificado de competencia, o una licencia podrá, siguiendo el procedimiento legal correspondiente, decretar el retiro de dichos documentos, incluso si el titular no es nacional del Estado que los expidió. Señala también que "no podrá ser ordenado el apresamiento ni la retención del buque, ni siquiera como medida de instrucción, por otras autoridades que las del Estado del pabellón".

Por su parte, el artículo 98 de la CONFEMAR establece la obligación de prestar auxilio a toda persona que se encuentre en peligro de desaparecer en el mar, siendo exigible esta obligación para el capitán de todo buque, siempre que pueda hacerlo sin grave peligro para su embarcación, su tripulación o sus pasajeros. En caso de abordaje, el capitán tendrá la obligación de prestar auxilio al otro buque, a su tripulación y a sus pasajeros y, cuando sea posible, deberá comunicarle el nombre de la embarcación que comanda, su puerto de registro y el puerto más próximo en que hará escala.

Para el capitán de un buque resulta de relevancia lo dispuesto en el artículo 115 de esta convención, en el sentido de que cualquier propietario de un buque que pueda comprobar que ha sacrificado un ancla, una red o cualquier otro aparejo de pesca para no causar daños a un cable o a una tubería submarinos, deberá ser indemnizado por el propietario del cable o tubería, a condición de que hayan tomado previamente todas las medidas de precaución razonables.

La situación anterior puede presentarse cuando el capitán de una embarcación que se encuentre fondeada, intente virar el ancla y

compruebe con ello que ésta no cede al esfuerzo normal de su "winche de levas" (cabrestante que sirve para recoger el ancla), pudiendo entonces decidir entre, usar otros métodos para virar el ancla -con el consiguiente riesgo de dañar el cable o la tubería, a la vez de poner en peligro también a su buque- o bien, largar la cadena y hacer uso del derecho que le confiere el citado artículo 115, siempre que compruebe que antes de fondear la embarcación, tomó todas las precauciones para que su ancla no hiciera contacto con dicho cable o tubería submarinos.

4. COMERCIO MARÍTIMO

4.1 Reglas de la Haya

El conocimiento de embarque consiste en el documento mediante el cual se detallan las mercancías embarcadas y constituye el documento probatorio del valor de las mismas. Ha sido un instrumento comercial indispensable en la historia del transporte marítimo, pues su carácter representativo de las mercancías permite su negociación en los mercados internacionales, aún antes de que las mercancías arriben al puerto de destino, circunstancia que agiliza considerablemente las transacciones de comercio exterior.⁶³

Para regular la responsabilidad de los navieros y el uso de los conocimientos de embarque internacionalmente se suscribió en Bruselas, el 25 de agosto de 1924, el "CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE", 1924, conocido también como "Reglas de la Haya", por medio de las cuales se establecen las

⁶³ México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional, op. cit., t. II, p. 463.

obligaciones mínimas del porteador (el que transporta la carga), su responsabilidad y, los casos de excepción y el límite de la misma. Es importante señalar que México adoptó el presente convenio 70 años después de la existencia del mismo, pues fue hasta el 25 de agosto de 1994 que el texto de dicho convenio se publicó en el DOF, así como sus dos Protocolos modificatorios, ambos de fecha 23 de febrero de 1968.

Internacionalmente ha quedado establecido que las "Reglas de la Haya" serían derogadas y quedarían sin efecto al entrar en vigor las denominadas "Reglas de Hamburgo", las cuales trataremos a continuación.

4.2 Reglas de Hamburgo

Como "Reglas de Hamburgo" -por haberse adoptado en esa ciudad alemana- se le conoce al "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS", 1978, el cual consiste básicamente en establecer las reglas por medio de las cuales se delimita la responsabilidad del porteador de las mercancías y del cargador de las mismas (el que entrega las mercancías al porteador conforme al contrato de transporte marítimo celebrado); figuras que se definen detalladamente, a la vez que se establecen las limitaciones de las obligaciones de cada una de las partes que intervienen en el transporte marítimo. Dichas reglas describen los documentos utilizados en el transporte marítimo, tanto en su aspecto operativo como en su valor comercial y jurídico, estableciendo los datos y características que debe contener el conocimiento de embarque, en su calidad de documento probatorio del valor de las mercancías. Dichas reglas establecen también un sistema de reclamaciones para en caso de incumplimiento de alguna de las partes.

Nuestro país participó en los trabajos para la elaboración de este convenio, habiéndolo suscrito el 31 de marzo de 1978, sin que posteriormente hubiere sido ratificado por el Senado. Incluso el referido convenio no ha entrado en vigor internacionalmente debido a que únicamente ha sido ratificado por 7 de 20 países requeridos.

4.3 Reglas de York y Amberes

Las "Reglas de York y Amberes" regulan lo relativo a la avería común o gruesa en la aventura marítima. No constituyen un convenio internacional propiamente dicho, ya que consisten en la compilación de una serie de reglas que se han aceptado en la comunidad internacional para la solución de controversias derivadas de los actos de avería gruesa. Las reglas han sido objeto de diversas revisiones en el marco de la Asociación de Derecho Internacional, y finalmente el Comité Marítimo Internacional, mediante una conferencia celebrada en 1974 en Hamburgo, República Federal de Alemania, adoptó un texto final que es la forma en como actualmente se le conoce al referido ordenamiento.

El contenido de las reglas se divide en tres partes, las que se refieren a:

1. Reglas de interpretación;
2. Reglas para el arreglo de liquidaciones de las averías comunes o gruesas; y
3. Reglas indicativas de los actos considerados como averías comunes o gruesas.⁶⁴

⁶⁴ *Idem*, p. 485.

No obstante que las citadas reglas no constituyen un tratado internacional, el artículo 116 de la Ley de Navegación señala que los actos y contribuciones en concepto de avería común, se rigen, salvo pacto en contrario, por los usos y costumbres internacionales que se integran en las Reglas de York y Amberes vigentes.

5. RESPONSABILIDAD CIVIL EN MATERIA MARÍTIMA

En cuanto a la responsabilidad civil en materia marítima, la Ley de Navegación en su artículo 132 dispone que los propietarios o navieros, salvadores, fletadores, armadores y operadores de buques podrán limitar su responsabilidad en la forma y términos establecidos por los ~~convenios internacionales de los que México es parte, los cuales se~~ precisan a continuación en los puntos 5.1 y 5.2.

A su vez, dicho artículo obliga a los propietarios, las empresas navieras o dueños de la carga para suscribir algún acuerdo voluntario o fondo de indemnización, de conformidad con los límites y términos que establece el convenio relativo al Fondo Internacional para la indemnización por contaminación de hidrocarburos (que se detalla en el punto 5.3 siguiente), con el objeto de cubrir la indemnización supletoria por daños producidos debido a derrames de hidrocarburos procedentes de buques tanque que excedan de los límites de responsabilidad establecidos a su vez en el convenio respectivo que se detalla a continuación en el punto 5.2.

5.1 Limitación de la responsabilidad por reclamaciones de derecho marítimo

Mediante el "CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO", 1976, publicado en el DOF el 9 de agosto de 1994, se establece que los propietarios de buques, y las personas que presten servicios directamente relacionados con operaciones de auxilio o salvamento, podrán limitar su responsabilidad nacida de reclamaciones relacionadas, entre otros supuestos, con: a) muerte, lesiones corporales, pérdidas o daños sufridos en las cosas, que se hayan producido a bordo o estén vinculados con la explotación del buque o con operaciones de auxilio o salvamento; b) perjuicios derivados de retrasos en el transporte por mar de la carga o los pasajeros; y, c) otros perjuicios derivados de la violación de derechos (que no sean contractuales) vinculados con la explotación del buque.

El convenio señala también la existencia de reclamaciones que no pueden ser objeto de limitación, como por ejemplo, las relacionadas con: la contribución a la avería gruesa; los daños resultantes de la contaminación ocasionada por hidrocarburos; las establecidas en cualquier convenio internacional o legislación nacional que rijan la limitación de la responsabilidad por daños nucleares.

El límite de la responsabilidad se establece mediante "unidades de cuenta", las cuales toman como base el Derecho Especial de Giro tal como lo define el Fondo Monetario Internacional, de manera que dicho límite se fija conforme a las reglas aplicables según el tonelaje de la embarcación.

5.2 Responsabilidad civil por contaminación de hidrocarburos

El "CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS", 1969, publicado en el DOF el 9 de agosto de 1994, permite que el propietario de un barco tenga derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía de 2,000 francos por tonelada de arqueo del barco (dicho franco es la unidad consistente en 65 miligramos y medio de oro). Si hacemos un ejercicio práctico y tomamos como ejemplo un buque tanque de 50,000 toneladas de registro, a precios actuales el límite de su responsabilidad por cada siniestro sería de alrededor de 65 millones de dólares americanos.

Conviene precisar que este convenio aplica exclusivamente a los daños por contaminación causados en el territorio de un Estado contratante.

Adicionalmente el referido convenio cuenta con el "PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS", 1969, publicado en el DOF el 9 de agosto de 1994, mediante el cual se enmienda el artículo V del convenio, principalmente a efecto de modificar la unidad de medida que fija el límite de la responsabilidad, de manera que en el Protocolo se establece que el propietario de un barco tendrá derecho a limitar su responsabilidad a una cuantía de 133 unidades de cuenta por tonelada de arqueo del barco, la cual no podrá exceder de 14 millones de unidades de cuenta. Dicha unidad de cuenta, al igual que en otros convenios internacionales -como por ejemplo, el de Limitación de la Responsabilidad por Reclamaciones de Derecho

Marítimo- consiste en el Derecho Especial de Giro, tal como éste ha sido definido por el Fondo Monetario Internacional.

Adicionalmente, el referido convenio cuenta con dos Protocolos más que fueron adoptados internacionalmente en los años de 1984 y 1992 respectivamente (ver anexo 2).

5.3 Fondo internacional para indemnización por contaminación de hidrocarburos

México también es parte del "CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS" (Complementario del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1969), publicado en el DOF el 9 de agosto de 1994 (que a su vez cuenta con dos Protocolos correspondientes a los años de 1984 y 1992), a través del cual, como el agregado de su nombre lo indica, se complementa al convenio de referencia, de manera que se constituye un fondo internacional de indemnización de daños causados por la contaminación de hidrocarburos, cuyos fines son primordialmente: a) indemnizar a las víctimas de daños por contaminación en la medida que la protección establecida en el convenio de responsabilidad resulte insuficiente, y b) exonerar a los propietarios de las obligaciones financieras suplementarias que para ellos se derivan del convenio de responsabilidad respectivo.

6. NORMATIVIDAD LABORAL DE LA GENTE DE MAR

En materia laboral también hay una extensa reglamentación en asuntos relacionados con las cuestiones marítimas, entre las que se encuentra la normatividad vinculada con la actuación del capitán de la marina mercante. Para iniciar este tema, conviene referirnos a algunos aspectos esenciales de la principal fuente generadora de la reglamentación internacional en materia laboral, es decir, a la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

La OIT fue creada en 1919 al término de la Primera Guerra Mundial mediante el Tratado de Paz de Versalles (parte XIII), al mismo tiempo que se instituyó la Sociedad de Naciones, de la cual la referida organización laboral surgió posteriormente como órgano autónomo.⁶⁵ Esta organización ha tenido por objeto promover el progreso y la justicia social, en condiciones satisfactorias de trabajo y con adecuadas oportunidades de empleo, dentro de un marco internacional que asegure la cooperación entre los países.

Entre las dos guerras mundiales la OIT desarrolló sus actividades como una institución independiente de la Sociedad de Naciones, para convertirse en 1946 en la primera agencia especializada de las Naciones Unidas. Actualmente está constituida por 174 Estados miembros.

La función principal de la OIT consiste en la actividad normativa, la cual se realiza a través de dos tipos de ordenamientos:

- Convenios: mediante los cuales se crean obligaciones jurídicas internacionales al país que los ratifica.

⁶⁵ México y la Organización Internacional del Trabajo, 4ª ed., Secretaría del Trabajo y Previsión Social/Organización Internacional del Trabajo. México, 1994, p. 9.

- Recomendaciones: son las que no originan obligaciones de cumplimiento forzoso, ya que solamente señalan pautas para orientar la adopción de medidas nacionales.

La OIT ha adoptado hasta la fecha 181 convenios y 188 recomendaciones sobre los más variados temas en materia laboral y social. Cabe señalar que con el término "gente de mar" la OIT designa a los miembros de tripulaciones a bordo de buques dedicados a la navegación marítima, en tanto en los buques de pesca son designados como "pescadores"⁶⁶. En tal sentido, los convenios que más adelante se enlistan son los relativos a la "gente de mar" (sin tratar la normatividad relativa a la industria pesquera), debido a que ellos son los que, en todo caso, tienen una relación con el capitán de la marina mercante, aunque como ya hemos visto, en un sentido amplio, el capitán de un buque pesquero también quedaría comprendido dentro de la actuación genérica del jefe de la nave.

Ahora bien, México ha desempeñado un papel activo dentro de la OIT al tener como base los principios establecidos en el artículo 123 de nuestra Constitución política de 1917 -reglamentados en la Ley Federal del Trabajo vigente- de manera que ha suscrito y ratificado 76 de los 181 convenios adoptados por la OIT.

⁶⁶ Ponencia intitulada Normativa OIT sobre Empleo y Formación en el Sector Marítimo Pesquero, impartida por Torcuato Vilches Ruiz, Ex-Consejero Regional de la OIT en Iberoamérica, durante el Seminario sobre Formación Marítima para Iberoamérica, celebrado en el Centro de Formación Ocupacional Marítima (CFOM) de Bamio, Villagarcía de Arosa, Galicia, del 24 de marzo al 3 de abril de 1998.

De los convenios suscritos por nuestro país, a continuación señalamos⁶⁷ los que inciden en la actuación del capitán y, en todo caso, sirven de sustento legal para las acciones que en un determinado momento tuviera que realizar:

CONVENIO 8 (1920)	RELATIVO A LA INDEMNIZACIÓN DE DESEMPLEO EN CASO DE PÉRDIDA POR NAUFRAGIO
CONVENIO 9 (1920)	RELATIVO A LA COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 16 (1921)	RELATIVO AL EXAMEN MÉDICO OBLIGATORIO DE LOS MENORES EMPLEADOS A BORDO DE LOS BUQUES
CONVENIO 19 (1925)	RELATIVO A LA IGUALDAD DE TRATO ENTRE LOS TRABAJADORES EXTRANJEROS Y NACIONALES EN MATERIA DE INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTES DEL TRABAJO
CONVENIO 21 (1926)	RELATIVO A LA SIMPLIFICACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE LOS EMIGRANTES A BORDO DE LOS BUQUES
CONVENIO 22 (1926)	RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 23 (1926)	RELATIVO A LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR

⁶⁷ El listado no comprende algunos otros convenios de la OIT ratificados por México, que son de carácter general y no solamente relacionados con la materia marítima, como por ejemplo, el convenio 95 relativo a la protección del salario; o el convenio 111 relativo a la discriminación en materia de empleo y ocupación, los cuales desde luego también podrían resultar aplicables en las relaciones laborales a bordo de los buques.

CONVENIO 27 (1929)	RELATIVO A LA INDICACIÓN DEL PESO EN LOS GRANDES FARDOS TRANSPORTADOS POR BARCO
CONVENIO 53 (1936)	RELATIVO AL MÍNIMO DE CAPACIDAD PROFESIONAL DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE
CONVENIO 55 (1936)	RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD, ACCIDENTE O MUERTE DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 56 (1936)	RELATIVO AL SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 58 (1936)	POR EL QUE SE FIJA LA EDAD MÍNIMA DE ADMISIÓN DE LOS NIÑOS AL TRABAJO MARÍTIMO (REVISADO)
CONVENIO 108 (1958)	RELATIVO A LOS DOCUMENTOS NACIONALES DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 109 (1958)	RELATIVO A SALARIOS, HORAS DE TRABAJO A BORDO Y DOTACIÓN (REVISADO)
CONVENIO 134 (1970)	RELATIVO A LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 163 (1987)	SOBRE EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR EN EL MAR Y EN PUERTO
CONVENIO 164 (1987)	SOBRE LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y LA ASISTENCIA MÉDICA DE LA GENTE DE MAR
CONVENIO 166 (1987)	SOBRE LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR (REVISADO)

El contenido de estos convenios, en la mayoría de los casos, es breve y no implica un voluminoso articulado, por lo que el nombre de los mismos expresa buena parte de las disposiciones y obligaciones que se contienen en dichos tratados. En tal sentido, estimamos que no es necesario ahondar acerca del contenido de cada uno de ellos.

Adicionalmente, conviene señalar que existen otros dos convenios de la OIT -ratificados por nuestro país- que tienen relación con las cuestiones marítimas, aunque su vinculación con el tema que nos ocupa es en forma indirecta. Dichos convenios son:

CONVENIO 112 (1959)	RELATIVO A LA EDAD MÍNIMA DE ADMISIÓN AL TRABAJO DE LOS PESCADORES
CONVENIO 152 (1979)	SOBRE SEGURIDAD E HIGIENE EN LOS TRABAJOS PORTUARIOS

Por otra parte, merece especial atención el convenio 147 de la OIT "CONVENIO SOBRE LAS NORMAS MÍNIMAS EN LA MARINA MERCANTE", 1976, el cual no ha sido ratificado por México, aunque existe el interés para ello por parte de los diferentes sindicatos que en nuestro país agrupan a los trabajadores de la marina mercante nacional.

El objetivo principal de este convenio consiste en asegurar que cada Estado miembro se comprometa a legislar y a ejercer control efectivo sobre tres grandes aspectos, a saber:

- a. Normas de seguridad de la vida humana a bordo de los buques
- b. Régimen de seguridad social
- c. Condiciones de empleo y vida a bordo

Una de las singularidades del convenio 147 consiste en que a través de un Anexo, se incorporan disposiciones relacionadas con otros convenios de la OIT. En efecto, la ratificación de este convenio implica, de hecho, asumir los siguientes instrumentos internacionales:⁶⁸

- 1) Convenio 22, relativo al contrato de enrolamiento de la gente de mar (1926)
- 2) Convenio 23, relativo a la repatriación de la gente de mar (1926)
- 3) Convenio 53, relativo al mínimo de capacidad profesional de los capitanes y oficiales de la marina mercante (1936)
- 4) Convenio 55, relativo a las obligaciones del armador en caso de enfermedad, accidente o muerte de la gente de mar (1936)
- 5) Convenio 56, relativo al seguro de enfermedad de la gente de mar (1936)
- 6) Convenio 68, relativo a la alimentación y el servicio de fonda (tripulación de buques) (1946)
- 7) Convenio 73, relativo al examen médico de la gente de mar (1946)
- 8) Convenio 87, relativo a la libertad sindical y a la protección del derecho de sindicación (1948)
- 9) Convenio 92, relativo al alojamiento de la tripulación (revisado) (1949)
- 10) Convenio 98, relativo al derecho de sindicación y de negociación colectiva (1949)

⁶⁸ Estos convenios son precisamente los que contienen la mayoría de las normas relativas a la seguridad, las medidas de seguridad social, así como las condiciones de empleo y vida a bordo.

- 11) Convenio 130, relativo a la asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad (1969)
- 12) Convenio 134, relativo a la prevención de accidentes del trabajo de la gente de mar (1970)
- 13) Convenio 138, relativo a la edad mínima (1973)

Cabe señalar, que de la lista anterior, México a la fecha únicamente ha ratificado los convenios 22, 23, 53, 55, 56, 87 y 134.

Otro aspecto de relevancia es que el convenio 147 establece el principio de "equivalencia substancial". Por las implicaciones jurídicas que tiene este concepto, brevemente haremos alguna reflexión al respecto.

El artículo 2, a) señala que todo miembro que ratifique el convenio se compromete a legislar y ejercer control efectivo sobre los aspectos de normas de seguridad de la vida humana a bordo de los buques; régimen de seguridad social y condiciones de empleo y vida a bordo. Asimismo, el Estado miembro se compromete a verificar que las disposiciones de dicha legislación sean en substancia equivalentes a los convenios o a los artículos a que se refiere el Anexo del convenio 147.

Ahora bien, en términos generales, el principio de "equivalencia substancial" significa que el Estado miembro ha realizado acciones para que su legislación interna contemple normas del mismo nivel -o de un nivel superior- a las previstas en el convenio 147 y su Anexo. Esto es, el término "en substancia equivalente" permite una cierta flexibilidad, diferencias o desviaciones menores entre la legislación nacional y el convenio 147, pero no exime en lo absoluto el cumplir con las obligaciones esenciales del propio instrumento internacional.

En este sentido, la trascendencia del convenio 147 consiste en que "en virtud del Convenio los buques pueden estar sometidos al mismo tiempo a la legislación del territorio de matrícula y a la del Estado portuario."⁶⁹ La importancia de que este convenio sea ratificado por nuestro país cobra vigencia si tomamos en cuenta que existe criterio firme de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje -en su carácter de órgano jurisdiccional autónomo- en el sentido de que en el caso de demandas en contra de empresas navieras que utilizan barcos con bandera extranjera, el citado Tribunal no puede conocer del asunto por no tener jurisdicción sobre el mismo.⁷⁰

⁶⁹ Conferencia Internacional del Trabajo 77ª reunión 1990, Normas del Trabajo en los Buques Mercantes, Ginebra, OIT, 1990, p. 37.

⁷⁰ A mayor abundamiento, se transcribe textualmente (el subrayado es nuestro) la Gaceta Laboral número 53 (correspondiente a los meses de enero a mayo de 1995), expedida por la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje (en los términos del artículo 615 de la Ley Federal del Trabajo), p. 178 que a la letra dice: "Se han suscitado varios casos de terminación de las relaciones de trabajo que ocasionan demandas de trabajadores mexicanos en contra de empresas navieras que utilizan barcos con bandera extranjera. En estos casos, los únicos bienes para hacer efectivos sus derechos los trabajadores, son barcos con bandera extranjera que están atracados en puertos mexicanos. Al respecto, cabe tener en cuenta las disposiciones concernientes de la Ley Federal del Trabajo mexicana. El artículo 28 de dicho ordenamiento, contiene las normas que deben regir las condiciones de trabajo para la prestación de servicios de los trabajadores mexicanos fuera de la República, las cuales comprenden los requisitos para garantizar sus derechos laborales. A tal efecto, el artículo 197 de dicha Ley dispone: "Art. 197.- Para la prestación de servicios de trabajadores mexicanos en buques extranjeros se observará lo dispuesto en el artículo 28". Ahora bien, cuando los trabajadores mexicanos son contratados por empresas navieras mexicanas o extranjeras para prestar servicios en barcos con bandera extranjera, eludiendo la intervención de la Junta de Conciliación y Arbitraje sin cumplir los requisitos que garantizan los derechos inherentes a su contratación y sin la intervención de la Capitanía del Puerto donde son contratados, se encuentran ante la dificultad de hacer efectivos sus derechos laborales en los casos de terminación de la relación de trabajo por causa imputable al patrón, en virtud de lo dispuesto en el Título Sexto, Capítulo III concerniente a los "Trabajadores de los buques", toda vez que el artículo 187 aplicable, prescribe textualmente: "Las disposiciones de este Capítulo se aplican a los trabajadores de los buques, comprendiéndose dentro de esta denominación cualquier clase de barco o embarcación que ostente bandera mexicana". En consecuencia, cuando se trate de reclamaciones de trabajadores mexicanos en contra de empresas navieras cuyos barcos ostentan bandera extranjera, no surge simplemente un problema de incompetencia, sino de falta de jurisdicción o injurisdicción, y consecuentemente la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, carece de jurisdicción para conocer, y en su caso ejecutar, los laudos que se pronuncien. Esa normatividad se encuentra

Al margen de realizar un análisis exhaustivo a la legislación nacional -y en forma particular al convenio 130 de la OIT, sobre asistencia médica y prestaciones monetarias de enfermedad- con base en el principio de "equivalencia substancial", consideramos que México estaría en condiciones de valorar si la legislación actual es consistente con los compromisos que adquirirían en virtud del convenio 147 y su Anexo.

Conforme a lo anterior, estimamos que la ratificación del convenio 147 resultaría una herramienta útil en la legislación nacional para hacer efectivo el pleno cumplimiento de los derechos de los trabajadores mexicanos que laboran en buques con bandera extranjera -situación que en la actualidad sucede con buena parte de los marinos mercantes mexicanos- tanto en territorio nacional, como fuera de él. Es decir, la adopción de este instrumento jurídico de carácter internacional por nuestro país, daría pauta a exigir el cumplimiento de las obligaciones correspondientes a los buques de cualquier bandera que se encontraren en puertos mexicanos, a diferencia de lo que ocurre actualmente, en el sentido de que los compromisos internacionales derivados de la OIT en México sólo son exigibles a los buques de bandera mexicana.

Adicionalmente, la adopción de este convenio daría el marco jurídico necesario para propiciar certeza a los navieros respecto a cuáles serían las causas para la detención de los buques en puerto con motivo

corroborada a *contrario sensu*, en la fracción VI del artículo 209 de la Ley Federal del Trabajo, que establece textualmente: "Artículo 209.- VI. El cambio de nacionalidad de un buque mexicano es causa de terminación de las relaciones de trabajo. El armador, naviero o fletador, queda obligado a repatriar a los trabajadores y a cubrir el importe de los salarios y prestaciones a que se refiere el párrafo primero de la fracción anterior. Los trabajadores y el patrón podrán convenir que se proporcione a aquellos un trabajo de la misma categoría en otro buque del patrón; si no se llega a un convenio, tendrán derecho los trabajadores a que se les indemnice de conformidad con lo dispuesto en el artículo 50".

de conflictos laborales, de manera que con ello se eliminarían estas medidas promovidas por parte de organizaciones sindicales, que en algunos casos carecen del adecuado fundamento legal.

7. REPARTO DE CARGAS

Como una medida para fomentar el crecimiento de sus flotas mercantes, los países en vías de desarrollo en su mayoría habían pugnado para que la carga que se transporta por la vía marítima de y hacia sus puertos, fuera repartida equitativamente de manera que sus buques nacionales pudieran participar de ese transporte. Debemos advertir que la denominada "política de reparto de cargas", en la actualidad ha dejado de aplicarse debido a la globalización de los mercados y a la eliminación de las barreras comerciales, mecanismos que se han seguido mundialmente y de los cuales México no ha sido la excepción. No obstante lo anterior, dado la importancia de este tema, y que algunos de los tratados internacionales suscritos por nuestro país establecen la forma de realizar dicho reparto de cargas -como a continuación veremos- continúan vigentes, es por lo que lo tratamos en el presente apartado.

7.1 Transporte por agua (ALALC)

En 1960 se firmó el Tratado de Montevideo, por medio del cual fue creada la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio (ALALC) con la finalidad de promover la cooperación económica entre los países del área latinoamericana, mediante el establecimiento en forma gradual y progresiva de una zona de libre comercio; sin embargo, al no alcanzarse los objetivos que se había fijado esta asociación, se adoptó un nuevo

Tratado de Montevideo de 1980, el cual dio origen a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI).⁷¹

La ALALC nunca desconoció la importancia del transporte como factor de integración y como elemento consustancial del comercio exterior, por lo que en 1966 adoptó el "CONVENIO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO", al cual nuestro país se adhirió y publicó en el DOF el 8 de julio de 1967. Dicho convenio establece básicamente reservas de carga derivadas del intercambio comercial entre los países de la ALADI, para los buques de sus banderas en igualdad de derechos y tratamiento. Para el cumplimiento de dichas reservas de carga, el convenio prevé la creación de una o varias "conferencias marítimas" y el establecimiento de una comisión encargada de su aplicación.⁷²

7.2 Código de Conducta

Mediante la "CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS" (publicada en el DOF el 28 de julio de 1976) se estableció una fórmula para el reparto de carga por vía marítima en los siguientes términos:

Un 40% de la carga se reserva para ser transportada por buques del país de origen, otro 40% se destina a las flotas del país de destino y el 20% restante de la carga es para negociarse entre buques de terceras banderas.

⁷¹ *México y la Reclamación Marítima y Portuaria Internacional*. op. cit., t. II, p. 419.

⁷² *Idem*, p. 419.

Por lo que toca a las tarifas de fletes para los servicios regulares en navegación de altura, la Ley de Navegación en su artículo 99 dispone que éstas se sujetarán a lo dispuesto en el citado código de conducta.

Ahora bien, además del marco general que en esta materia establece la citada convención, en algunos países como los latinoamericanos, han existido en su momento medidas adicionales para hacer efectivo el reparto de cargas, algunas de tipo unilateral basadas en la legislación interna de cada país y otras consistentes en convenios bilaterales de reparto de cargas.

Por lo que toca al primer caso, nuestro país estableció regulaciones para proteger los fletes generados desde y hacia la República Mexicana en favor de la flota mercante nacional, mediante la Ley para el Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana (la cual fue publicada en el DOF el 8 de enero de 1981 y actualmente está abrogada), en la que se establecía la posibilidad de reservar determinado tipo de cargas o porcentajes para que fueran transportadas exclusivamente por buques de bandera nacional.

Por otra parte, en el medio marítimo también han existido convenios bilaterales por medio de los cuales las cargas a transportarse entre dos países se reparten en favor de los buques de cada uno de ellos, a fin de protegerse mutuamente de la competencia que pudieran ejercer las flotas mercantes de terceros países. Estos convenios, en términos generales, seguían la fórmula 40-40-20 establecida en el citado Código de conducta de las conferencias marítimas.

El papel del capitán de un buque con respecto a los sistemas establecidos para regular el transporte y reparto de carga, es hasta cierto punto limitado, ya que los contratos de fletamentos se negocian a

través de agentes especializados en la carga, por lo que el capitán actúa como ejecutor de los compromisos convenidos por otros con anterioridad. Sin embargo, al ser el capitán un profesional de su especialidad, debe tener conocimiento de los mecanismos relacionados con el desarrollo de su actividad, y en todo caso, de la información relativa a la carga que va a embarcar en su buque para verificar que ésta cumpla con las regulaciones aplicables, y de ser el caso, solicitar "la liberación de bandera" correspondiente.

A manera de antecedente, baste señalar que a partir de los 70's México llegó a tener convenios bilaterales de reparto de carga con los siguientes países: Brasil, España, Unión Soviética, Bulgaria y República Federal Alemana.

8. FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO

8.1 Convenio de Mar del Plata

En el año de 1963 en Argentina se adoptó el "CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUÁTICO INTERNACIONAL" (CONVENIO DE MAR DEL PLATA), el cual fue suscrito por nuestro país y publicado en el DOF el 15 de septiembre de 1970.

Dicho convenio busca reducir al mínimo las formalidades, requisitos y trámites de documentos para la recepción y despacho de las embarcaciones, así como para el tratamiento de sus pasajeros, tripulación, carga y equipaje durante la permanencia de los buques en puerto. Conforme se prevé en el artículo 4 del convenio, se contiene un Anexo mediante el cual se establecen las normas y acciones a seguir

para simplificar los requerimientos en cuanto a las formalidades, documentos y trámites relativos al arribo y zarpe de los buques mercantes, incluso se contienen los formularios modelos para facilitar la aplicación del convenio.

8.2 Convenio para Facilitar el Tráfico Marítimo Internacional

Existe también el "CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL", 1965 (FAL/65), firmado el 9 de abril de 1965 en la Ciudad de Londres, el cual (conjuntamente con sus enmiendas) fue publicado en el DOF el 5 de septiembre de 1983. Este convenio tiene como objetivo central facilitar el tráfico marítimo al simplificar y reducir al mínimo los trámites, formalidades y documentos exigidos para la entrada, estancia en puerto y salida de los buques que efectúan viajes internacionales, de manera que se eviten demoras innecesarias a las embarcaciones, a las personas y a los bienes que se encuentren a bordo.

Conforme al Anexo del propio convenio se señalan los documentos base en los cuales se detalla la información que deberá proporcionarse a las autoridades en la llegada y salida de los buques a puerto. Igualmente, se establecen una serie de "prácticas recomendadas" mediante las cuales se diseña el procedimiento a seguir en diversos trámites relacionados, entre otros, con la carga, pasajeros, tripulación, equipajes, servicios médicos y cuarentenas.

9. TRANSPORTE MULTIMODAL

Desde la década de los 30's ha existido la preocupación de la comunidad internacional relacionada con el transporte multimodal. Bajo este término, se entiende el transporte de mercancías por dos medios diferentes por lo menos -en virtud de un contrato de transporte multimodal- desde un lugar situado en un país en que el operador de transporte multimodal toma las mercancías bajo su custodia hasta hacerlas llegar a otro lugar designado para su entrega, situado en un país diferente.

Entre las razones principales que se buscaron en el pasado para regular este tema, se encontraba el deseo de simplificar la documentación relacionada con el transporte, de tal manera que se utilizara un solo documento en el caso de usar varios medios de transporte, y que las mercancías se transbordaran de uno a otro.

En tal sentido, el "CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS" que ha sido suscrito por nuestro país y que se publicó en el DOF el 27 de abril de 1982, básicamente establece una serie de medidas que identifican derechos y obligaciones entre transportistas y usuarios, creando una nueva figura jurídica en las relaciones comerciales internacionales, a saber, "el operador de transporte multimodal", quien es el responsable del transporte de las mercancías desde su origen hasta el consignatario mismo, con la obligación de responder ante cualquier falta o desperfecto que les sucedan a las mismas.

Cabe aclarar que el presente convenio no está en vigor internacionalmente, debido a que no se ha cumplido con el requisito de ratificación por 30 países, ya que sólo 8 lo han hecho.

Al respecto, es importante señalar que la Ley de Navegación hace un reenvío expreso a este convenio, al señalar en el último párrafo del artículo 98 que a los contratos de transporte multimodal les serán aplicables, en lo conducente, las disposiciones del citado convenio.

Adicionalmente, conviene señalar que en México existe el Reglamento para el Transporte Multimodal Internacional, publicado en el DOF el 7 de julio de 1989, y que entró en vigor al día siguiente de dicha publicación. Este reglamento, expedido por el titular del Ejecutivo Federal, en términos generales es consistente con las disposiciones del referido Convenio de las Naciones Unidas sobre el Transporte Multimodal Internacional de Mercancías.

10. SANIDAD MARÍTIMA

Los buques mercantes constantemente se encuentran en contacto con las más diversas zonas del mundo, al desarrollar el intercambio comercial entre múltiples países, sin importar creencias, razas, religiones ni costumbres. Ésto, como es natural, convierte a la embarcación en potencial portador de gérmenes infecciosos después de haber visitado un puerto en el que se pudieran adquirir dichos agentes.

Desde el siglo pasado, para protegerse del peligro latente que significaba para un Estado el arribo de un buque que había entrado en contacto directo con un puerto o zona en la que se presumía la existencia de alguna enfermedad contagiosa, cada país formulaba sus propias reglas para evitar el ingreso de personas o materiales infectados dentro de su territorio; sin embargo, estas reglas diferían grandemente de un país a otro, lo cual ocasionaba obstáculos al comercio marítimo.

Es por ello que desde principios del presente siglo se comenzaron a realizar esfuerzos para estandarizar dichas reglas a través de diferentes convenciones internacionales, las cuales constituyeron los antecedentes del "REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL", 1951, adoptado en la Ciudad de Ginebra, Suiza, el 1º de enero de 1951 y publicado en el DOF el 3 de agosto de 1954. Dicho ordenamiento a su vez fue sustituido por el "REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL", 1969, adoptado en la Ciudad de Boston, Massachusetts, EUA, el 25 de julio de 1969, el cual dejó sin efectos diversas regulaciones internacionales que existían con anterioridad, con excepción de parte del "CÓDIGO SANITARIO PANAMERICANO", adoptado en la Ciudad de la Habana, Cuba, el 14 de noviembre de 1924 y publicado en el DOF el 28 de junio de 1929.

Es importante destacar que el referido "REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL" de 1969, que entró en vigor internacionalmente desde el 1º de enero de 1971, fue suscrito por nuestro país al momento de su adopción; sin embargo, no se publicó en el DOF en virtud de que no fue sometido a la ratificación del Senado de la República.⁷³

Los objetivos que persiguen tanto el "REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL", como el "CÓDIGO SANITARIO PANAMERICANO" tienen que ver con la prevención internacional de las infecciones contagiosas de la población, mediante la promoción de medidas de cooperación para prevenir la entrada y proliferación de enfermedades en y desde los territorios de los países signatarios. Para este fin, en los citados instrumentos, se señalan todas las medidas que se puedan tomar, como son: las visitas médicas, la fumigación y la cuarentena de

⁷³ *Idem*, p. 174.

buques, o el aislamiento de personas sospechosas de ser portadoras de alguna enfermedad reglamentada.

En el referido reglamento sanitario se señalan cuatro enfermedades infecto-contagiosas: la peste, el cólera, la fiebre amarilla y la viruela. Para cada una de ellas se indica en forma particular los procedimientos a seguir por la autoridad sanitaria competente al recibir un buque procedente de un puerto en el que se haya detectado alguna de dichas epidemias.

Independientemente de las citadas regulaciones de carácter internacional, evidentemente existen las disposiciones internas de cada país a efecto de prevenir la expansión dentro de su territorio, tanto las enfermedades que puedan afectar al ser humano, como las plagas que puedan atacar a los vegetales y a los animales. Es por ello que a la llegada de un buque a puerto, se presentan a bordo las autoridades sanitarias, en nuestro caso, las correspondientes de la Secretaría de Salud, así como de la Secretaría de Agricultura, Ganadería y Desarrollo Rural.

Conforme al marco jurídico en materia sanitaria anteriormente comentado, el capitán de una embarcación, en términos generales deberá supervisar y realizar lo siguiente:

1. Informar a la autoridad sanitaria del puerto de llegada, cualquier incidente de enfermedad que se haya registrado entre su tripulación ya sea desde el último puerto o bien durante las últimas cuatro semanas, si el viaje se prolongó más de este tiempo.
2. A que mantenga un control de la vacunación de su tripulación mediante el Certificado Internacional de Vacunación contra el Cólera, la Fiebre Amarilla y la Viruela.

3. Mantenerse informado de las cuarentenas que existan sobre los productos animales de determinados países, en relación con los puertos a los que se dirigirá el buque, ya que ello podrá originar que se prohíba su consumo y en algunos casos a que se incinere el producto correspondiente, con la consiguiente pérdida para el armador.
4. Informar a las autoridades de agricultura el origen de todos los productos vegetales que se encuentren a bordo, tanto de la carga como los de consumo, absteniéndose en este último caso de utilizar en el puerto los que determinen los inspectores de sanidad vegetal.
5. A mantener vigente el Certificado de Desratización del buque y a tomar las medidas conducentes para evitar la subida a bordo de estos roedores.
6. Finalmente, al llegar a cada puerto, el capitán deberá rendir la correspondiente Declaración Marítima de Sanidad.

CONCLUSIONES

1. Si bien México no ha sido un país con significativa tradición marítima, existen antecedentes que muestran diversas etapas en el desarrollo de esta actividad desde la época prehispánica, así como, durante la Colonia y el México Independiente. En la actualidad, la falta de una política marítima integral que reconozca la realidad del mercado internacional y que trazada con creatividad y visión de largo plazo, nos permita insertarnos dentro del proceso globalizador, conservando nuestra identidad como nación y nuestros derechos como mexicanos, está ocasionando la tendencia a la desaparición de la marina mercante.

En tal sentido, la actividad marítima en general continúa siendo un espacio propicio para lograr su desarrollo y con ello los consecuentes beneficios económicos para el país.

2. La legislación marítima mexicana en cierta medida se ha modernizado con la expedición de la Ley de Navegación de 1994, a la vez que el referido marco legal se ha armonizado con los tratados internacionales que en materia marítima ha suscrito y ratificado nuestro país, pues entre otras cuestiones, prevé una serie de reenvíos a dichos instrumentos internacionales. No obstante, la vigente Ley de Navegación no retomó y desarrolló algunos elementos de importancia que han existido en la tradición jurídico-marítima mexicana, como por ejemplo, las medidas de fomento a la marina mercante y a la construcción naval; las regulaciones en materia portuaria que de manera innecesaria -incluso cuestionable en algunos rubros- se seccionó al transferirse a otra ley (Ley de Puertos), y la figura y funciones del Piloto Mayor de puerto.

3. Las atribuciones del capitán de la marina mercante mexicana, y en consecuencia su actuación y funciones, son múltiples y variadas, según los diferentes momentos y circunstancias en que realiza su actividad al mando de una embarcación. De esta forma, como ha quedado ampliamente explicado en el presente trabajo, el capitán asume distintas personalidades que regula el Derecho Público y el Derecho Privado, mismas que son las siguientes: es autoridad marítima; auxiliar del Registro Civil; fedatario público en el caso de otorgamiento de testamentos marítimos; auxiliar del Ministerio Público Federal; auxiliar de la autoridad aduanera, sanitaria, migratoria, laboral y en materia de comunicaciones eléctricas. Adicionalmente, es también representante del patrón y del naviero.

En consecuencia, las responsabilidades de un capitán son prácticamente ilimitadas.

4. Para poder ascender de la categoría de Piloto a la de Capitán de Marina, y de esta última a la de Capitán de Altura, se requiere -como se analiza en el capítulo I- haber estado embarcado determinado tiempo como oficial de cubierta en buques de un cierto tonelaje. Dichos supuestos previstos en el Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Títulos, Certificados, Libretas de mar y de Identidad Marítima, no contemplan la posibilidad de haber sido capitán u oficial de embarcaciones menores -como por ejemplo los buques abastecedores cuyo tonelaje es inferior a las 500 toneladas de registro bruto- que actualmente operan en número considerable en la Sonda de Campeche en trabajos relacionados con la industria petrolera. En tal sentido, consideramos procedente la modificación del referido reglamento a efecto de permitir el ascenso profesional de un buen número de oficiales y capitanes que se encuentran en el supuesto

antes detallado, ya que técnica y jurídicamente es justificable el acreditar dicho tiempo de navegación en los referidos buques abastecedores.

5. En materia de inspección naval para vigilar la seguridad marítima -en la cual el capitán realiza una función básica- es apremiante la necesidad de actualizar el marco reglamentario mediante la expedición de un nuevo ordenamiento jurídico que sustituya a los vigentes reglamentos de máquinas y cubierta que datan del año 1945 -como se trata en el capítulo II-, a efecto de que dichas regulaciones para la inspección naval sean acordes con lo dispuesto en la propia Ley de Navegación, los tratados internacionales en la materia, las normas oficiales mexicanas aplicables y, en consecuencia, con las innovaciones tecnológicas propias de la industria marítima.

6. Del análisis de la legislación mexicana aplicable a las funciones que realiza el capitán de un buque -así como al resto de la tripulación- se concluye la conveniencia de adecuar determinados aspectos a la naturaleza misma de las actividades que desarrolla la gente de mar. En este sentido, sin entrar al detalle de cada uno de los ordenamientos y disposiciones jurídicas por modificar, a manera de ejemplo se esbozan algunos rubros en los que se podría avanzar en este tema:
 - En materia laboral procedería la adecuación integral de la actuación del capitán a efecto de fortalecer su estabilidad en el trabajo, debido a que la diversidad de funciones que realiza -en especial la de autoridad marítima- en ocasiones pueden resultar contrarias a los intereses del patrón o naviero; en cuanto al resto de la tripulación habría que hacer consistente nuestra legislación con la naturaleza del trabajo que se desarrolla, de manera que las

condiciones laborales, en cuanto a horas de trabajo, vacaciones y forma de pago, entre otros, fueran acordes con los parámetros existentes en el mercado laboral y en las legislaciones de otros países con desarrollo marítimo. Por ejemplo, el estándar internacional consiste en que por cada cinco o seis meses de navegación se otorgue un mes de vacaciones, a diferencia de los 12 días anuales -que se aumentarán en dos días por cada año subsecuente de servicios, hasta llegar a 24- que actualmente prevé la Ley Federal del Trabajo.

- El régimen de seguridad social para la gente de mar, por lo que toca a las pensiones y jubilaciones, a manera de ejemplo, podría hacerse acorde con las circunstancias propias de la actividad marítima, de manera que -como ya sucede en otras legislaciones- el tiempo navegado tuviera un rango de equivalencia con el trabajo realizado en tierra, de forma que para el marino la edad de jubilación sería menor a la del resto de las labores que se realizan en tierra en condiciones normales.

7. México ha suscrito y ratificado un considerable número de los tratados internacionales que en materia marítima existen en el ámbito mundial, de entre los que se incluyen desde luego los que tienen relación con la actuación del capitán de la marina mercante. No obstante que dichos tratados forman parte del régimen jurídico mexicano, la aplicación y seguimiento a los mismos por parte de las diferentes instancias competentes de la administración pública, es limitada por lo que en la práctica en nuestro país resulta bajo el nivel de cumplimiento de los referidos instrumentos internacionales.

Independientemente de lo anterior, desde un punto de vista jurídico consideramos de importancia que nuestro país suscriba el convenio 147 de la OIT, con el objeto de que sea procedente la aplicación de una serie de convenios de la OIT para la gente de mar -incluso entre los cuales se encuentran varios de ellos que ya han sido suscritos y ratificados por México- a la totalidad de los buques que se encuentren en puertos mexicanos, sin importar la nacionalidad a la que pertenezcan, dado que actualmente los tratados que en esta materia ha suscrito nuestro país sólo resultan aplicables a los buques de bandera mexicana, y no así a las embarcaciones extranjeras que navegan en nuestras aguas, entre las cuales labora un considerable número de trabajadores mexicanos.

ANEXO 1

INTEGRACIÓN DE LA FLOTA MERCANTE MEXICANA*

A) FLOTA CON BANDERA MEXICANA

EMPRESA NAVIERA	BUQUES CON BANDERA MEXICANA	EDAD PROMEDIO (AÑOS)	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRB)	TONELAJE DE PESO MUERTO (TPM)
PEMEX	27	19	582,871	893,348
TMM	6	7	148,430	441,963
NAVIMIN	2	18	27,123	44,752
ARMAMEX	5	20	14,103	24,698
SEMATUR	6	22	28,485	10,059
REGIOMAR	2	20	5,313	2,947
SCT	1	18	10,980	12,000
TOTALES	49	17	817,305	1'429,767

B) FLOTA QUE INTEGRA EL TRANSPORTE MARÍTIMO NACIONAL (LA CUAL COMPRENDE BUQUES CON BANDERA MEXICANA Y BUQUES CON BANDERA EXTRANJERA PROPIEDAD DE ARMADORES NACIONALES)

EMPRESA NAVIERA	BUQUES CON BANDERA MEXICANA	BUQUES CON BANDERA EXTRANJERA	EDAD PROMEDIO (AÑOS)	TONELAJE DE REGISTRO BRUTO (TRB)	TONELAJE DE PESO MUERTO (TPM)
PEMEX	27	0	18	582,871	893,348
TMM	6	10	10	371,741	441,963
NAVIMIN	2	0	18	29,866	48,000
ARMAMEX	5	0	20	14,103	24,698
SEMATUR	6	0	22	28,485	10,059
REGIOMAR	2	1	20	10,869	5,379
SCT	1	0	18	10,980	12,000
NIMEX	0	2	3	52,094	91,264
CEMEX	0	2	15	25,070	42,016
VULICA (CALICA)	0	2	15	72,000	132,446
TOTALES	49	17	16	1,198,079	1,701,173

* Embarcaciones mayores a 1,000 TRB (lo cual representa el volumen interior del buque en unidades internacionales) dedicadas al transporte de carga, al 1º de febrero de 1999.

Fuente: Cuerpo Consultivo Marítimo Mercante, A.C.

PRINCIPALES TRATADOS INTERNACIONALES SUSCRITOS Y RATIFICADOS POR MÉXICO, QUE TIENEN RELACIÓN CON LA ACTUACIÓN DEL CAPITÁN DE LA MARINA MERCANTE*

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE FIRMA	PAÍS FIRMANTE	FECHA DE RATIFICACIÓN EN MÉXICO	BIBLIOGRAFÍA
Seguridad Marítima				
CONVENCIÓN PARA LA UNIFICACIÓN DE DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA DE ABORDAJE	Bruselas, Bélgica 1910	Bélgica	1/marzo/1913	2/marzo/1929
CONVENCIÓN PARA LA UNIFICACIÓN DE DETERMINADAS REGLAS EN MATERIA DE AUXILIO Y SALVAMENTO MARÍTIMOS	Bruselas, Bélgica 1910	Bélgica	1/marzo/1913	2/marzo/1929
CONVENCIÓN ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA PARA EL ENVÍO DE BARCOS CON FINES DE AUXILIO Y SALVAMENTO	México, D.F. 1935		7/marzo/1936	30/marzo/1936
CONVENCIÓN RELATIVA A LA ORGANIZACIÓN CONSULTIVA MARÍTIMA INTERGUBERNAMENTAL, 1948 (OCMI/48)	Ginebra, Suiza 1948	ONU	17/marzo/1958	8/agosto/1970
- ENMIENDAS A LOS ARTÍCULOS 17 Y 18 DE LA CONVENCIÓN RELATIVA A LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	Londres, Gran Bretaña 1964	ONU	6/octubre/1967	8/agosto/1970
- ENMIENDA AL ARTÍCULO 28 DE LA CONVENCIÓN RELATIVA A LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	Londres, Gran Bretaña 1965	ONU	3/noviembre/1968	8/agosto/1970
- ENMIENDA A LA CONVENCIÓN CONSTITUTIVA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	Londres, Gran Bretaña 1974	ONU	1/abril/1978	25/mayo/1976
- ENMIENDAS A LA CONVENCIÓN CONSTITUTIVA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	Londres, Gran Bretaña 1975	ONU y OMI	22/mayo/1982 28/julio/1982: art. 51	5/junio/1981

* Investigación de campo realizada por el sustentante, tomando como base el disco compacto "Tratados suscritos por México" elaborado por la Secretaría de Relaciones Exteriores y la Universidad de Colima, y complementada con consultas directas al Diario Oficial de la Federación y diversas publicaciones referidas en la bibliografía de la presente tesis.

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DESBISTARIO	ENTRADA EN VIGOR	PUBLICACIÓN EN EL BOE
- ENMIENDAS A LA CONVENCIÓN CONSTITUTIVA DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL	Londres, Gran Bretaña 1979	ONU y OMI	10/noviembre/1984	27/abril/1983
- ENMIENDAS AL CONVENIO CONSTITUTIVO DE LA ORGANIZACIÓN MARÍTIMA INTERNACIONAL (INSTITUCIONALIZACIÓN DEL COMITÉ FACILITACIÓN)	Londres, Gran Bretaña 1991	ONU	No está en vigor	29/octubre/1998
REGLAS INTERNACIONALES PARA PREVENIR LOS ABORDAJES EN EL MAR	Londres, Gran Bretaña 1948	ONU	Tienen el carácter de recomendación, por lo que no son obligatorias (en tal sentido, tampoco fueron aprobadas por el Senado)	30/enero/1954
CONVENCIÓN INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN ALTA MAR, 1948	Londres, Gran Bretaña 1948	OMI	4/abril/1962	6/enero/1962
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1960 (SOLAS/60)	Londres, Gran Bretaña 1960	OMI	22/septiembre/1966	27/junio/1967
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (SOLAS/74)	Londres, Gran Bretaña 1974	OMI	25/mayo/1980	9/mayo/1977
- ENMIENDAS DE 1981 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974	Londres, Gran Bretaña 1981	OMI	1/septiembre/1984	(Aceptación tácita)
- ENMIENDAS DE 1983 AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974	Londres, Gran Bretaña 1983	OMI	1/julio/1986	(Aceptación tácita)
- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974	Londres, Gran Bretaña 1988	OMI	22/octubre/1988	(Aceptación tácita)
- ENMIENDAS AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974	Londres, Gran Bretaña 1988	OMI	29/abril/1990	(Aceptación tácita)
• PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (PROT/78; SOLAS/74)	Londres, Gran Bretaña 1978	OMI	30/septiembre/1983	2/septiembre/1983 (Fc de erratas 30/noviembre/1983)
• PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA SEGURIDAD DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR, 1974 (PROT/88; SOLAS/74)	Londres, Gran Bretaña 1988	OMI	No está en vigor	6/febrero/1995

TÍTULO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	REGISTRARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL DOF
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966 (LL/66)	Londres, Gran Bretaña 1966	OMI	25/junio/1970	24/octubre/1970
• PROTOCOLO DE 1988 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE LINEAS DE CARGA, 1966 (PROT/88: LL/66)	Londres, Gran Bretaña 1988	OMI	No está en vigor	6/febrero/1995
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE ARQUEO DE BUQUES, 1969 (TONNAGE/69)	Londres, Gran Bretaña 1969	OMI	18/julio/1982	6/octubre/1972 (Fe de erratas 26/octubre/1972)
CONVENIO SOBRE EL REGLAMENTO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LOS ABORDAJES, 1972 (COLREG/72)	Londres, Gran Bretaña 1972	OMI	15/julio/1977	26/mayo/1976
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA DE LA GENTE DE MAR, 1978 (STCW/78)	Londres, Gran Bretaña 1978	OMI	28/abril/1984	13/abril/1982
- ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE NORMAS DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR, 1978 Y EL CÓDIGO DE FORMACIÓN, TITULACIÓN Y GUARDIA PARA LA GENTE DE MAR (CÓDIGO DE FORMACIÓN)	Londres, Gran Bretaña 1995	OMI	1/febrero/1997	9/noviembre/1998
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO MARÍTIMOS, 1979	Hamburgo, República Federal de Alemania 1979	OMI	25/abril/1986	20/junio/1986
CONVENIO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACIÓN MARÍTIMA	Roma, Italia 1988	OMI	11/agosto/1994	9/agosto/1994
• PROTOCOLO PARA LA REPRESIÓN DE ACTOS ILÍCITOS CONTRA LA SEGURIDAD DE LAS PLATAFORMAS FIJAS EMPLAZADAS EN LA PLATAFORMA CONTINENTAL	Roma, Italia 1988	OMI	11/agosto/1994	9/agosto/1994
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE SALVAMENTO MARÍTIMO, 1989	Londres, Gran Bretaña 1989	OMI	Fue suscrito por México el 3/septiembre/1991 y aprobado por el Senado. Internacionalmente no está en vigor porque sólo lo han signado 12 de 15 países que se requieren para que entre en vigor	15/agosto/1991

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	EFECTUACIÓN EN EL NO
Contaminación Marítima				
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE LA POLUCIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1954 (OILPOL/54)	Londres, Gran Bretaña 1954	OMI	26/julio/1958	20/julio/1956 (Fe de erratas 15/octubre/1956)
- MODIFICACIONES DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1954, Y SUS ANEXOS	Londres, Gran Bretaña 1969	OMI	20/enero/1978	9/marzo/1977
CONVENIO INTERNACIONAL RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE ACCIDENTES QUE CAUSEN UNA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1969. (INTERVENTIONS/69)	Bruselas, Bélgica 1969	OMI	7/julio/1976	25/mayo/1976
• PROTOCOLO RELATIVO A LA INTERVENCIÓN EN ALTA MAR EN CASOS DE CONTAMINACIÓN DEL MAR POR SUSTANCIAS DISTINTAS DE LOS HIDROCARBUROS, 1973 (PROT/73; INTERVENTION/69)	Londres, Gran Bretaña 1973	OMI	30/marzo/1983	19/mayo/1980 (Fe de erratas 1º/agosto/1980)
CONVENIO SOBRE LA PREVENCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN DEL MAR POR VERTIMIENTO DE DESECHOS Y OTRAS MATERIAS, 1972 (DUMPING/72)	México, Londres, Moscú y Washington 1972	México, Gran Bretaña, URSS y Estados Unidos de América)	30/agosto/1975	16/julio/1975
CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (MARPOL/73)	Londres, Gran Bretaña 1973	OMI	23/julio/1992	8/julio/1992
• PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (PROT/78; MARPOL/73)	Londres, Gran Bretaña 1978	OMI	23/julio/1992	7/julio/1992

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE SUSCRIPCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL DOF
- ENMIENDAS DE 1984 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973. RESOLUCIÓN MEPC 14(20) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1984	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1985 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, (REFERENTES AL ANEXO II DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1978). RESOLUCIÓN MEPC 16(22) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1985	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1985 AL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (REFERENTES AL PROTOCOLO I DEL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973, EN SU FORMA MODIFICADA POR EL CORRESPONDIENTE PROTOCOLO DE 1978). RESOLUCIÓN MEPC 21(22) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1985	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1987 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (ASIGNACIÓN DEL CARÁCTER DE ZONA ESPECIAL AL GOLFO DE ADÉN) RESOLUCIÓN MEPC 29(25) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1987	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1989 AL CÓDIGO INTERNACIONAL PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CIQ) RESOLUCIÓN MEPC 32(27) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1989	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	ENTRADA EN VIGOR
- ENMIENDAS DE 1989 AL CÓDIGO PARA LA CONSTRUCCIÓN Y EL EQUIPO DE BUQUES QUE TRANSPORTEN PRODUCTOS QUÍMICOS PELIGROSOS A GRANEL (CÓDIGO CGrG) RESOLUCIÓN MEPC 33(27) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1989	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1989 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (APÉNDICES II Y III DEL ANEXO II DEL MARPOL 73/78). RESOLUCIÓN MEPC 34(27) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1989	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1990 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (DESIGNACIÓN DE LA ZONA DEL ANTÁRTICO COMO ZONA ESPECIAL EN VIRTUD DE LOS ANEXOS I Y V DEL MARPOL 73/78). RESOLUCIÓN MEPC 42(30) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1990	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1991 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (NUEVA REGLA 26 Y OTRAS ENMIENDAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78). RESOLUCIÓN MEPC 47(31)	Londres, Gran Bretaña 1991	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ENMIENDAS DE 1992 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (CRITERIOS RELATIVOS A LAS DESCARGAS DEL ANEXO I DEL MARPOL 73/78) RESOLUCIÓN MEPC 51(32) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1992	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADSCRIPCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL BOF
- ENMIENDAS DE 1992 AL ANEXO DEL PROTOCOLO DE 1978 RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 (NUEVAS REGLAS 13F Y 13G Y ENMIENDAS CONEXAS AL ANEXO I DEL MARPOL 73/78). RESOLUCIÓN MEPC 52(32) DE LA OMI	Londres, Gran Bretaña 1992	OMI	23/julio/1992	26/octubre/1993
- ANEXO V DEL PROTOCOLO DE 1978, RELATIVO AL CONVENIO INTERNACIONAL PARA PREVENIR LA CONTAMINACIÓN POR LOS BUQUES, 1973 Y LAS ENMIENDAS DE 1989, 1990, 1991 Y 1994 A DICHO ANEXO	Londres, Gran Bretaña 1989, 1990, 1991 y 1994	OMI	23/julio/1992 (con excepción de la enmienda de 1994)	29/octubre/1998
ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVAS	México, D.F. 1980		30/marzo/1981	18/mayo/1981 (Fe de erratas 5/agosto/1981)
- MODIFICACIÓN AL ACUERDO DE COOPERACIÓN ENTRE LOS ESTADOS UNIDOS MEXICANOS Y LOS ESTADOS UNIDOS DE AMÉRICA SOBRE LA CONTAMINACIÓN DEL MEDIO MARINO POR DERRAMES DE HIDROCARBUROS Y OTRAS SUSTANCIAS NOCIVA	México, D.F. 1988		8/mayo/1990	25/enero/1991
CONVENIO PARA LA PROTECCIÓN Y EL DESARROLLO DEL MEDIO MARINO EN LA REGIÓN DEL GRAN CARIBE	Cartagena de Indias, Colombia 1983	Colombia	11/mayo/1985	2/agosto/1985
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE COOPERACIÓN, PREPARACIÓN Y LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN POR HIDROCARBUROS, 1990	Londres, Gran Bretaña 1990	OMI	13/mayo/1995	6/febrero/1995
Derecho del Mar				
CONVENCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE DERECHO DEL MAR (CONFEMAR)	Montego Bay, Jamaica 1982	ONU	16/noviembre/1994	1º/junio/1983

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL DOR
Comercio Marítimo				
CONVENIO INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE, 1924 ("REGLAS DE LA HAYA")	Bruselas, Bélgica 1924	Bélgica	20/noviembre/1994	25/agosto/1994
• PROTOCOLO MODIFICATIVO DEL CONVENIO INTERNACIONAL DEL 25 DE AGOSTO DE 1924 PARA LA UNIFICACIÓN DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DE EMBARQUE ("REGLAS DE WISBY")	Bruselas, Bélgica 1968	OMI	20/agosto/1994	25/agosto/1994
• PROTOCOLO QUE MODIFICA LA CONVENCION INTERNACIONAL PARA LA UNIFICACION DE CIERTAS REGLAS EN MATERIA DE CONOCIMIENTO DEL 25 DE AGOSTO DE 1924, COMO SE ENMENDO POR EL PROTOCOLO DEL 23 DE FEBRERO DE 1968	Bruselas, Bélgica 1979	Bélgica	20/agosto/1994	25/agosto/1994
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCIAS, 1978 ("REGLAS DE HAMBURGO")	Hamburgo, Alemania 1978	ONU	Fue suscrito por México el 31/marzo/1978, pero no ha sido aprobado por el Senado. Internacionalmente no ha entrado en vigor ya que sólo lo han signado 7 de 20 países requeridos	No se ha publicado
Responsabilidad Civil en Materia Marítima				
CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1969	Bruselas, Bélgica 1969	OMI	11/agosto/1994	9/agosto/1994
• PROTOCOLO CORRESPONDIENTE AL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1969	Bruselas, Bélgica 1969	OMI	11/agosto/1994	9/agosto/1994

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE FIRMACIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL BOE
• PROTOCOLO DE 1984 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1969	Londres, Gran Bretaña 1984	OMI	13/mayo/1995	6/febrero/1995
• PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL SOBRE RESPONSABILIDAD CIVIL POR DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE LAS AGUAS DEL MAR POR HIDROCARBUROS, 1969	Londres, Gran Bretaña 1992	OMI	13/mayo/1995	6/febrero/1995
CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS (Complementario del Convenio Internacional sobre Responsabilidad Civil por Daños Causados por la Contaminación de Hidrocarburos de 1969)	Bruselas, Bélgica 1971	OMI	11/agosto/1994	9/agosto/1994
• PROTOCOLO DE 1984 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS, 1971	Londres, Gran Bretaña 1984	OMI	13/mayo/1995	6/febrero/1995
• PROTOCOLO DE 1992 QUE ENMIENDA EL CONVENIO INTERNACIONAL DE CONSTITUCIÓN DE UN FONDO INTERNACIONAL DE INDEMNIZACIÓN DE DAÑOS CAUSADOS POR LA CONTAMINACIÓN DE HIDROCARBUROS, 1971	Londres, Gran Bretaña 1992	OMI	13/mayo/1995	6/febrero/1995
CONVENIO SOBRE LIMITACIÓN DE LA RESPONSABILIDAD NACIDA DE RECLAMACIONES DE DERECHO MARÍTIMO, 1976	Londres, Gran Bretaña 1976	OMI	1º/septiembre/1994	9/agosto/1994
Normatividad Laboral de la Gente de Mar				
C. 8 CONVENIO RELATIVO A LA INDEMNIZACIÓN DE DESEMPLEO EN CASO DE PÉRDIDA POR NAUFRAGIO, 1920	Génova, Italia 1920	OIT	20/mayo/1937	27/septiembre/1937

TRATADO	BUGAR Y AÑO DE ADESIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN EL AÑO	PRINCIPACIÓN EN EL BOF
C. 9 CONVENIO RELATIVO A LA COLOCACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1920	Génova, Italia 1920	OIT	1º/septiembre/1939	4/marzo/1940
C. 16 CONVENIO RELATIVO AL EXAMEN MÉDICO OBLIGATORIO DE LOS MENORES EMPLEADOS A BORDO DE LOS BUQUES, 1921	Ginebra, Suiza 1921	OIT	9/marzo/1938	23/abril/1938
C. 19 CONVENIO RELATIVO A LA IGUALDAD DE TRATO ENTRE LOS TRABAJADORES EXTRANJEROS Y NACIONALES EN MATERIA DE INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTES DEL TRABAJO, 1925	Ginebra, Suiza 1925	OIT	12/mayo/1934	7/agosto/1935
C. 21 CONVENIO RELATIVO A LA SIMPLIFICACIÓN DE LA INSPECCIÓN DE LOS EMIGRANTES A BORDO DE LOS BUQUES, 1926	Ginebra, Suiza 1926	OIT	9/marzo/1938	28/abril/1938
C. 22 CONVENIO RELATIVO AL CONTRATO DE ENROLAMIENTO DE LA GENTE DE MAR, 1926	Ginebra, Suiza 1926	OIT	12/mayo/1934	6/agosto/1935
C. 23 CONVENIO RELATIVO A LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR, 1926	Ginebra, Suiza 1926	OIT	12/mayo/1934	7/agosto/1935
C. 27 CONVENIO RELATIVO A LA INDICACIÓN DEL PESO EN LOS GRANDES FARDOS TRANSPORTADOS POR BARCO, 1929	Ginebra, Suiza 1929	OIT	12/mayo/1935	12/agosto/1935
C. 53 CONVENIO RELATIVO AL MÍNIMO DE CAPACIDAD PROFESIONAL DE LOS CAPITANES Y OFICIALES DE LA MARINA MERCANTE, 1936	Ginebra, Suiza 1936	OIT	1º/septiembre/1940	29/febrero/1940
C. 55 CONVENIO RELATIVO A LAS OBLIGACIONES DEL ARMADOR EN CASO DE ENFERMEDAD, ACCIDENTE O MUERTE DE LA GENTE DE MAR, 1936	Ginebra, Suiza 1936	OIT	15/septiembre/1940	12/febrero/1941
C. 56 CONVENIO RELATIVO AL SEGURO DE ENFERMEDAD DE LA GENTE DE MAR, 1936	Ginebra, Suiza 1936	OIT	1º/febrero/1985	5/marzo/1984

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR (AÑO/DÍAS)	PUBLICACIÓN EN EL DOF
C. 58 CONVENIO POR EL QUE SE FIJA LA EDAD MÍNIMA DE ADMISIÓN DE LOS NIÑOS AL TRABAJO MARÍTIMO (REVISADO EN 1936)	Ginebra, Suiza 1936	OIT	18/julio/1953 (La aprobación del Senado se publicó en el DOF el 22/junio/1951)	No se ha publicado
C. 108 CONVENIO RELATIVO A LOS DOCUMENTOS NACIONALES DE IDENTIDAD DE LA GENTE DE MAR, 1958	Ginebra, Suiza 1958	OIT	11/septiembre/1962	11/agosto/1962
C. 109 CONVENIO RELATIVO A SALARIOS, HORAS DE TRABAJO A BORDO Y DOTACIÓN (REVISADO EN 1958)	Ginebra, Suiza 1958	OIT	La aprobación del Senado se publicó en el DOF el 26/enero/1961. Internacionalmente no ha entrado en vigor ya que sólo lo han signado 7 de 9 determinados países que se requieren	No se ha publicado
C. 112 CONVENIO RELATIVO A LA EDAD MÍNIMA DE ADMISIÓN AL TRABAJO DE LOS PESCADORES, 1959	Ginebra, Suiza 1959	OIT	9/agosto/1962	25/octubre/1961
C. 134 CONVENIO RELATIVO A LA PREVENCIÓN DE LOS ACCIDENTES DEL TRABAJO DE LA GENTE DE MAR, 1970	Ginebra, Suiza 1970	OIT	2/mayo/1975	21/enero/1975
C. 152 CONVENIO SOBRE SEGURIDAD E HIGIENE EN LOS TRABAJOS PORTUARIOS, 1979	Ginebra, Suiza 1979	OIT	10/febrero/1983	21/mayo/1982
C. 163 CONVENIO SOBRE EL BIENESTAR DE LA GENTE DE MAR EN EL MAR Y EN PUERTO, 1987	Ginebra, Suiza 1987	OIT	5/octubre/1991	25/enero/1991
C. 164 CONVENIO SOBRE LA PROTECCIÓN DE LA SALUD Y LA ASISTENCIA MÉDICA DE LA GENTE DE MAR, 1987	Ginebra, Suiza 1987	OIT	5/octubre/1991	7/agosto/1990
C. 166 CONVENIO SOBRE LA REPATRIACIÓN DE LA GENTE DE MAR (REVISADO EN 1987)	Ginebra, Suiza 1987	OIT	5/octubre/1991	26/marzo/1991

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE FIRMA	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN CL-195
Reparto de Cargas				
CONVENIO DE TRANSPORTE POR AGUA DE LA ASOCIACIÓN LATINOAMERICANA DE LIBRE COMERCIO	Montevideo, Uruguay 1966	ALADI	28/mayo/1974	8/julio/1967
CONVENCIÓN SOBRE UN CÓDIGO DE CONDUCTA DE LAS CONFERENCIAS MARÍTIMAS	Ginebra, Suiza 1974	ONU	6/octubre/1983	28/julio/1976
Facilitación del Tráfico Marítimo				
CONVENIO INTERAMERICANO PARA FACILITAR EL TRANSPORTE ACUÁTICO INTERNACIONAL ("CONVENIO DE MAR DEL PLATA")	Mar de la Plata, Argentina 1963	OEA	14/enero/1981	15/septiembre/1970
CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965 (FAL/65)	Londres, Gran Bretaña 1965	OMI	30/julio/1983	5/septiembre/1983
- ENMIENDA AL ANEXO DEL CONVENIO DE FACILITACIÓN DEL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965	Londres, Gran Bretaña 1969	OMI	30/julio/1983	5/septiembre/1983
- ENMIENDA AL ARTÍCULO VII DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965	Londres, Gran Bretaña 1973	OMI	2/junio/1984	5/septiembre/1983
- ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965	Londres, Gran Bretaña 1977	OMI	No está en vigor	5/septiembre/1983
- ENMIENDAS AL ANEXO DEL CONVENIO PARA FACILITAR EL TRÁFICO MARÍTIMO INTERNACIONAL, 1965	Londres, Gran Bretaña 1986	OMI	(Fueron suscritas por México el 17/marzo/1986)	No se ha publicado
Transporte Multimodal				
CONVENIO DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE EL TRANSPORTE MULTIMODAL INTERNACIONAL DE MERCANCÍAS	Ginebra, Suiza 1980	ONU	Fue suscrito por México el 22/enero/1982 y aprobado por el Senado. Internacionalmente no ha entrado en vigor ya que sólo lo han signado 8 de 30 países requeridos	27/abril/1982 (Fe de erratas 12/agosto/1982)

TRATADO	LUGAR Y AÑO DE ADOCIÓN	DEPOSITARIO	ENTRADA EN VIGOR EN MÉXICO	PUBLICACIÓN EN EL DOF
Sanidad Marítima				
CÓDIGO SANITARIO PANAMERICANO	La Habana, Cuba 1924	Cuba	24/abril/1929	28/junio/1929 (Aclaración 15/julio/1929)
• PROTOCOLO ADICIONAL AL CÓDIGO SANITARIO PANAMERICANO	Lima, Perú 1927	Cuba	24/abril/1929	15/julio/1929
• PROTOCOLO ANEXO AL CÓDIGO SANITARIO PANAMERICANO SUSCRITO EN LA HABANA, CUBA, EL 14 DE NOVIEMBRE DE 1924	La Habana, Cuba 1952	OEA	11/agosto/1954	15/noviembre/1954
REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL (DE 1951)	Ginebra, Suiza 1951	OMS	No está en vigor	3/agosto/1954
REGLAMENTO SANITARIO INTERNACIONAL (DE 1969)	Boston, Massachusetts, EUA 1969	OMS	Internacionalmente entró en vigor el 1/enero/1971; fue suscrito por México, pero no aprobado por el Senado	No se publicó
• REGLAMENTO ADICIONAL (modifica diversos artículos del Reglamento Sanitario Internacional de 1969)	Ginebra, Suiza 1973	OMS	Internacionalmente entró en vigor el 1/enero/1974	No se publicó

BIBLIOGRAFÍA

ALMANSA PASTOR, José Manuel, La Relación de Embarco del Capitán de la Marina. Publicaciones del Instituto de Estudios Jurídicos, Facultad de Derecho, Universidad de Oviedo, 1967.

BONILLA, Juan de Dios, Historia Marítima de México. México, Editorial Litorales, 1962.

BRACAMONTES A., Jesús, Tradición Marítima de México; Primera Exposición de Modelismo Naval; Asociación Mexicana de Modelismo Naval y Cultura Marítima. México, 1963.

BURGOA ORIHUELA, Ignacio, El Juicio de Amparo. 25ª ed., México, Editorial Porrúa, 1988.

CERVANTES AHUMADA, Raúl, Derecho Marítimo. 1ª ed. reformada, México, Editorial Herrero, 1984.

CERVERA PERY, José, Marina y Política en la España del Siglo XIX. Madrid, Editorial San Martín, 1979.

COLÍN SÁNCHEZ, Guillermo, Derecho Mexicano de Procedimientos Penales. 12ª ed., México, Editorial Porrúa, 1990.

COLINVAUX, Raoul, Carver's Carriage by Sea. 12 ed., Londres, Stevens & Sons, 1971, v. 1.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), Review of Maritime Transport, 1997.

Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD), El Conocimiento de Embarque. Nueva York, 1971.

Conferencia Internacional del Trabajo 77ª reunión 1990, Normas del Trabajo en los Buques Mercantes. Ginebra, OIT, 1990.

Conferencia Internacional del Trabajo 81ª reunión 1994, Listas de Ratificaciones por Convenio y por País. Ginebra, OIT, 1994.

Convenios y Recomendaciones Internacionales del Trabajo, 1919-1984. Ginebra, OIT, 1985.

DE LA CUEVA, Mario, El Nuevo Derecho Mexicano del Trabajo. 10ª ed., México, Editorial Porrúa, 1985, t. I.

Diccionario Abreviado Latino-Español Español-Latino. 12ª ed., Barcelona, Biblograf, 1989.

El Conocimiento de Embarque. Secretaría de Comunicaciones y Transportes, 1982.

Gaceta Laboral número 53, Legislación, Jurisprudencia y Precedentes de la Junta Federal de Conciliación y Arbitraje, Enero-Mayo, 1995.

GALINDO GARFIAS, Ignacio, Derecho Civil. Primer Curso. 14ª ed., México, Editorial Porrúa, 1995.

GARCÍA ARROYO, Raziél, Biografía de la Marina Mexicana. Secretaría de Marina, México, Editorial Talleres Gráficos de la Nación, 1970.

GILES, O. C., Derecho Marítimo por Robert Samuel Theodore Chorley y O. C. Giles, tr. de la 4ª ed. Inglesa, por Fernando Sánchez Caler. Barcelona, Bosch, 1962.

GONZÁLEZ LEBRERO, Rodolfo A., Manual de Derecho de la Navegación. 3ª ed., Buenos Aires, Ediciones de Palma, 1979.

HERNÁNDEZ YZAL, Santiago. Derecho Marítimo. Barcelona, Editorial Cadi, 1968, t. I y II.

HERRIOTT, Eduard, La Marina Mercante y la Pesca Marítima. tr. Dr. Antonio Balbín y Villaverde, Secretaría de Marina, México, 1953.

HOLMAN, H., A Handy Book for Shipowners & Masters. 16 ed., London, M. R. Holman, 1964.

HOPKINS, F.N., Business and Law for the Shipmaster. 3ª ed., Gran Bretaña, Brown, Son & Ferguson, LTD, 1974.

LARIOS PEREZ, Adolfo, Términos Náuticos. Dirección General de Marina Mercante, SCT, México, 1987.

LÓPEZ VILLAMIL, Humberto. La Plataforma Continental y los Problemas Jurídicos del Mar. Madrid, Ediciones Juan Bravo, 1958.

MELO URZÚA, Pablo Luis, El Derecho del Estado Ribereño en la Conservación de la Riqueza Marítima. Santiago de Chile, Universidad de Chile, 1963.

México y la Organización Internacional del Trabajo. 4ª ed., Secretaría del Trabajo y Previsión Social/Organización Internacional del Trabajo. México, 1994.

México y la Reglamentación Marítima y Portuaria Internacional. Subsecretaría de Puertos y Marina Mercante, SCT, México, 1982, t. I y II.

MONTERO AROCA, Juan, Un Nuevo Proceso Laboral: Los Litigios en Materia de Aviación Civil y Marina Mercante. Justicia 81. Número Especial, Barcelona España, 1981.

MORELL, L. D. Francisco, El Poder y los Intereses Marítimos. Buenos Aires, Argentina, Instituto de Publicaciones Navales, 1968.

NÚÑEZ ORTEGA, A., Los Navegantes Indígenas en la Época de la Conquista. Boletín de la Sociedad Mexicana de Geografía y Estadística. México, Editorial Tercera Época, t. IV.

ORRICO ALARCÓN, Miguel, Los Transportes y las Comunicaciones en el Derecho Mexicano. Dirección General de Comunicación Social, SCT, México, 1984.

Perfil de la Educación Náutica Mexicana, 1991. Fideicomiso de Formación y Capacitación para el Personal de la Marina Mercante Nacional, SCT, México, 1991.

Ponencia intitulada Normativa OIT sobre Empleo y Formación en el Sector Marítimo Pesquero, impartida por Torcuato Vilches Ruiz, Ex-Consejero Regional de la OIT en Iberoamérica, durante el Seminario sobre Formación Marítima para Iberoamérica, celebrado en el Centro de Formación Ocupacional Marítima (CFOM) de Bamio, Villagarcía de Arosa, Galicia, del 24 de marzo al 3 de abril de 1998.

Programa para Promover la Competitividad de la Marina Mercante Nacional 1996-2000. Coordinación General de Puertos y Marina Mercante, SCT.

RAY, José Domingo, Derecho de la Navegación. Buenos Aires, Editorial Abeledo-Perrot, 1992.

RIPERT, Georges, Compendio de Derecho Marítimo. trad. Pedro G. San Martín. Buenos Aires, TEA, 1954.

RODIERE, René, Droit Maritime. 9eme. Paris, Editorial Dalloz, 1982.

SALGADO Y SALGADO, José Eusebio, El Desarrollo de la Marina Mercante Mexicana y sus Problemas Internos e Internacionales. Escuela Nacional de Ciencias Políticas y Sociales, Universidad Nacional Autónoma de México, México, 1967.

SCIALOJA, Antonio, Sistema del Derecho de la Navegación. 3ª ed., trad. Delia Viterbo de Frieder y revisada por Santiago Sentís Melendo. Buenos Aires, Ediciones Jurídicas Europa-América, Bosch y Cia., 1950.

SEPÚLVEDA, César, Derecho Internacional. 18ª ed., México, Editorial Porrúa, 1997.

SOBARZO, Alejandro, Régimen Jurídico del Altamar. México, Editorial Porrúa, 1985.

VARGAS SILVA, Jorge A., Terminología sobre Derecho del Mar. México, Centro de Estudios Económicos y Sociales del Tercer Mundo, 1979.

LEGISLACIÓN

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. 123ª ed., México, Editorial Porrúa, 1998.

Código Civil para el Distrito Federal en materia común y para toda la República en materia federal. 61ª ed., México, Editorial Porrúa, 1992.

Código Penal para el Distrito Federal en materia de fuero común y para toda la República en materia de fuero federal. 57ª ed., México, Editorial Porrúa, 1996.

Ley Aduanera. Diario Oficial de la Federación del 15 de diciembre de 1995.

Ley de Aeropuertos. Diario Oficial de la Federación del 22 de diciembre de 1995.

Ley de Aviación Civil. Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.

Ley de Caminos, Puentes y Autotransporte Federal. Diario Oficial de la Federación del 22 de diciembre de 1993.

Ley Federal del Mar. Diario Oficial de la Federación del 8 de enero de 1986.

Ley Federal de Telecomunicaciones. Diario Oficial de la Federación del 7 de junio de 1995.

Ley Federal del Trabajo. 76ª ed., México, Editorial Porrúa, 1996.

Ley General de Población. Constitución Política Mexicana con Reformas y Adiciones al Día. 15ª ed., México, Ediciones Andrade, 1986, t. III.

Ley General de Salud. Codificación Sanitaria Mexicana. 3ª ed., México, Ediciones Andrade, 1981, t. I.

Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación del 4 de enero de 1994.

Ley Orgánica de la Administración Pública Federal. 37ª ed., México, Editorial Porrúa, 1998.

Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República. Diario Oficial de la Federación del 10 de mayo de 1996.

Ley de Puertos. Diario Oficial de la Federación del 19 de julio de 1993.

Ley Reglamentaria del Servicio Ferrocarrilero. Diario Oficial de la Federación del 12 de mayo de 1995.

Ley del Servicio Postal Mexicano. Diario Oficial de la Federación del 24 de diciembre de 1986.

Ley sobre la Celebración de Tratados. Diario Oficial de la Federación del 2 de enero de 1992.

Ley de Vías Generales de Comunicación. 21ª ed., México, Editorial Porrúa, 1991.

Convenio Internacional por la Seguridad de la Vida Humana en el Mar. OMI, Londres, Inglaterra, The Bath Press, Bath, 1986.

Reglamento para el Arqueo de Embarcaciones Mercantes. Diario Oficial de la Federación del 31 de octubre de 1988.

Reglamento para la Formación y Capacitación de los Tripulantes de la Marina Mercante y para la Expedición de Título, Certificados, Libretas de Mar y de Identidad Marítima. Diario Oficial de la Federación del 12 de noviembre de 1982.

Reglamento de la Ley Aduanera. Diario Oficial de la Federación del 6 de junio de 1996.

Reglamento de la Ley de Navegación. Diario Oficial de la Federación del 16 de noviembre de 1998.

Reglamento de la Ley General de Población. Constitución Política Mexicana con Reformas y Adiciones al Día. 15ª ed., México, Ediciones Andrade, 1986, t. III.

Reglamento del Servicio de Inspección Naval de Cubierta. Diario Oficial de la Federación del 20 de diciembre de 1945.

Reglamento del Servicio de Inspección Naval de Máquinas. Diario Oficial de la Federación del 29 de diciembre de 1945.

Reglamento para Prevenir y Controlar la Contaminación del Mar por Vertimientos de Desechos y otras Materias. Diario Oficial de la Federación del 23 de enero de 1979.

Programa de Desarrollo del Sector Comunicaciones y Transportes 1995-2000. Publicado en el DOF el 25 de marzo de 1996.

Manual de Organización General de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes. Diario Oficial de la Federación del 12 de octubre de 1998.

Iniciativa de la Ley de Navegación, presentada a la Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión por el Presidente Constitucional de los Estados Unidos Mexicanos con fecha 22 de noviembre de 1993.

Bufete Jurídico; Diccionario Bufete Jurídico. 2ª ed., Software Visual (CD-ROM), México, 1996.

Tratados Suscritos por México 3, 1997. 2ª ed., Software Visual (CD-ROM), Secretaría de Relaciones Exteriores, Universidad de Colima, México, 1998.